

جامعة أبو بكر بلقايد - تلمسان - الجزائر

كلية الحقوق والعلوم السياسية



# الحماية القانونية للمسافر عن طريق البحر

رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص

تخصص: القانون البحري والنقل

تحت إشراف:

أ.د. كحلولة محمد

إعداد الطالب:

بلغازي نور الدين

## أعضاء لجنة المناقشة

رئيسا	جامعة تلمسان	أستاذ التعليم العالي	أ.د. بن عمار محمد
مشرفا ومقررا	جامعة تلمسان	أستاذ التعليم العالي	أ.د. كحلولة محمد
مناقشا	جامعة تلمسان	أستاذ محاضر "أ"	د. واعلي جمال
مناقشا	جامعة سيدي بلعباس	أستاذ محاضر "أ"	د. هديلي أحمد

السنة الجامعية : 2018-2019

يقول عماد الدين الأصفهاني: " إن الإنسان لا يكتب  
كتابا في يومه إلا غيّرهُ فقال عنه أحسن و لو بدّله  
لقال عنه يتحسن، و هذا من أعظم العبر و هو دليل  
استيلاء النقص على جملة البشر "

## شكر و عرفان

الحمد لله رب العالمين و الصلاة و السلام على أشرف المرسلين سيدنا محمد و

على آله و صحبه أجمعين

أشكر الله عز و جل و هو المستحق للحمد و الثناء على فضله

أقدم شكري

إلى فضيلة الأستاذ الدكتور كطلولة محمد الذي قدم لي النصح و التشجيع و

أسأل الله أن يجزيه خيرا

إلى الأساتذة الأفاضل أعضاء لجنة المناقشة الأستاذ الدكتور بن عمار محمد،

الدكتور واعلي جمال و الدكتور هديلي أحمد، على تكبرهم عناء التصحيح و

المناقشة

إلى كل من أشرف على تعليمي من الابتدائية إلى الجامعة

إلى كل من ساعدني من قريب أو بعيد

## إهداء

إلى من ربياني صغيرا و شملائي بعظم عطفيهما كبيرا  
إلى الوالدين الكريمين، رزقنا الله برهما و أطال في عمرهما  
إلى سدي و رفيقة دربي في الحياة، زوجتي الفاضلة  
إلى قرة عيني، ابنتي جمانة و ابني محمد عمران  
إلى إخوتي الأعماء شاكرا تشجيعهم  
إلى عائلة زوجتي الكريمة  
إلى كل أصدقائي و زملائي شاكرا مساندتهم  
إلى كل طلبة العلم

## قائمة المختصرات

- ق. ب. ج : القانون البحري الجزائري.  
ق. م. ج : القانون المدني الجزائري.  
ق. ت. ج : القانون التجاري الجزائري.  
ق. إ. م. إ. ج : قانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجزائري.  
ق. ط. م. ج : قانون الطيران المدني الجزائري.  
ق. م. م. م : القانون المدني المصري.  
ق. م. ف. : القانون المدني الفرنسي.  
ج. ر : الجريدة الرسمية.  
ص : الصفحة.

## Liste Des Abréviations

**Art:** Article.

**Cass.Civ:** Cassation Civile.

**C.A :** Cour D'appel.

**C.O.M:** Chambre Commerciale de la Cour de cassation.

**D:** Dalloz.

**D.M.F:** Droit Maritime Français.

**ED:** édition.

**Gaz.Pal:** Gazette Du Palais.

**ISPS Code:** International Ship and Port Facility Code ou Code International pour la Sureté des Navires et des Installations Portuaires.

**L.G.D.J:** Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence.

**L.R.I.T:** A Long Range Identification and Tracking of Ships.

**OP.CIT:** Oper Citato « Ouvrage Précité ».

**O.b.s:** Observations.

**O.M.I:** Organisation Maritime Internationale.

**O.I.T:** Organisation Internationale du Travail.

**P:** Page

**P.U.F:** Presses Universitaires de France.

**SOLAS:** Safety Of life At Sea ou Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer.

**S.A.I.S:** Ship Automatic Identification System.

**S.S.A.S:** Ship Security Alert System.

**S.D.R:** Special Drawing Right.

**SNCF:** Société Nationale du Chemin de Fer

**T.G.I:** Tribunal de Grande Instance

# مقدمة

منذ أن ركب الإنسان البحر، بدأ يكتشف الأهمية التي تتمتع بها البحار، حيث أنها تشكل طرق لاتصال القارات بعضها ببعض، لذلك فقد أصبحت ذات أهمية كبيرة بالنسبة للمواصلات بين دول العالم،<sup>1</sup> و يرجع السبب في تلك الأهمية إلى كونه ليس فقط وسيلة جوهريّة للتعارف و الاتصال بين الشعوب، و إنما أيضا جسرا ضخما للتجارة و مخزنا هائلا للثروات و الموارد الطبيعية.

فالنشاط البحري يعتبر من أبرز أنواع الأنشطة البشرية انتشارا لا سيما و أن البحار و المحيطات تمثل حوالي 71% من مجموع المسطح الكلي للكرة الأرضية، و يزداد البحر أهمية خاصة بالنسبة للدول الصناعية المطلة عليه، فما من شك أن توقف حركة التجارة البحرية في مثل هذه الدول يعني إفلاسا محققا للعديد من الصناعات فيها، بل و قد يصل الأمر إلى حد التأثير سلبا على اقتصاد تلك الدول.<sup>2</sup>

إن النقل في جوهره هو تغيير مكان شخص أو شيء باستعمال وسيلة مناسبة يتحقق بها الانطلاق من مكان وصولا إلى مكان آخر، و يتحقق النقل عبر ملاحه مركبات يمكنها قطع المسافة عبر مجال أو بيئة معينة، ليسمح قطع المسافة بتحقيق تغيير المكان.

لا تخفى أهمية النقل في إشباع حاجات الإنسان، فالنقل من جهة هو عصب حركة تداول الثروات، فالإنسان يكون بحاجة إلى الانتقال من مكان إلى آخر في إطار مزاوله نشاطه اليومي، و مع نمو حركة تدويل الاقتصاد تزيد حاجة الإنسان إلى الانتقال من دولة إلى أخرى مما يتطلب استعمال وسيلة نقل مناسبة تحقق عنصر تغيير مكانه في ظروف آمنة.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> محمد نصر محمد ، الوجيز في القانون البحري وفقا للأئظمة المقارنة، الطبعة الأولى، مكتبة القانون و الاقتصاد، المملكة العربية السعودية ، 2012، ص 09.

<sup>2</sup> محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي ، القانون البحري و الجوي ، الطبعة الأولى ، منشورات الحلبي الحقوقية ، لبنان، 2005، ص 05.

<sup>3</sup> هاني دويدار ، قانون النقل ، دار الجامعة الجديدة ، مصر، 2014، ص 07.



مما لا شك فيه أن للنقل أهمية كبيرة في حياة الشعوب، هذه الأهمية تتجاوز كون النقل ظاهرة قانونية فقط إلى كونه ظاهرة اجتماعية و اقتصادية في كل المجتمعات على اختلافها، لذلك ظفرت الدراسات القانونية المتعلقة بعقد النقل أهمية كبيرة سواء كان النقل بریا أو بحريا أو جویا.

من أهم أنواع النقل نجد النقل البحري الذي يعد بمثابة شريان حياة التجارة الخارجية، و الذي ينقسم من حيث محل أداء الناقل البحري بتغيير المكان إلى نقل بضائع و نقل أشخاص، هذا الأخير لا يختلف في جوهره عن غيره من عقود نقل الأشخاص الأخرى إلا في وسيلة تنفيذه ألا وهي السفينة، تلك المنشأة البحرية التي تجوب البحار شرقا و غربا و شمالا و جنوبا في مختلف الفصول و الأجواء و الأنواء مما يعرضها لمخاطر جسام هي المخاطر البحرية على اختلاف أشكالها و أنواعها.

إذ يعبر عقد النقل البحري عن علاقة بين منتج لخدمة و مستهلك لها على أساس أنه يربط بين الناقل البحري مقدم خدمة النقل و المسافر متلقي هذه الخدمة أو مستهلكها.

لكن رغم هذا الاهتمام إلا أن النقل البحري للأشخاص لم يلق عناية كبيرة من الفقه البحري فظل مجهول المعالم رغم أهميته، خلافا لموضوع النقل البحري للبضائع.

إلا أنه على النقيض من ذلك فقد قام فقه القانون الجوي باهتمام معاكس، فقام بدراسة موضوع النقل الجوي للأشخاص و لم يضع اهتماما كبيرا بالنقل الجوي للبضائع، وقد يلتبس البعض للفقه عذرا في ذلك، فمن الناحية الواقعية نجد أن النقل البحري يغلب عليه نقل البضائع أكثر من الأشخاص، و في المقابل نجد أن النقل الجوي يغلب عليه نقل الأشخاص أكثر من نقل البضائع.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> إيمان فتحي حسن الجميل ، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص ، الطبعة الأولى ، المكتب الجامعي الحديث ، مصر ، 2016، ص 18.

لكن هذا لا يقلل من شأن هذا النوع من النقل، إذ يحتل نقل الأشخاص أو المسافرين عن طريق البحر و منذ زمن طويل و حتى عصرنا الحالي أهمية كبرى باعتباره همزة الوصل بين الدول، لذلك أصبح من إحدى الدعائم الاقتصادية و الاجتماعية للدول البحرية إذا ما قورن بالنقل البحري للبضائع الذي كان و مازال له من الغلبة في هذا المجال.<sup>1</sup>

هذا و لم يكن نقل المسافرين عن طريق البحر معروفا عند القانونيين قبل تنظيمه في مجموعات أولبرون،<sup>2</sup> في القرن الثاني عشر و خصوصا قنصلية البحر في القرن الرابع عشر، و لم يتعرض الأمر الملكي الصادر عام 1681 في عهد لويس الرابع لموضوع نقل المسافرين، و عند صدور القانون التجاري الفرنسي عام 1807 لم يكن نقل المسافرين بطريق البحر شائعا نظرا للأخطار التي كانت تحق بالملاحة نظرا لانتشار القراصنة و عدم انتظام المواصلات البحرية.

على أن نقل المسافرين قد زادت أهميته في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، فقد استتب الأمن في البحار و أصبح النقل البحري سريعا و منتظما يسوده الأمن و السلامة بفضل المواصلات البحرية المنتظمة و السريعة بين الدول المختلفة و البعيدة، و أيضا بسبب ما أنشئ من السفن البحرية العملاقة التي يجد فيها المسافرين جميع وسائل الراحة و أسباب الطمأنينة المختلفة، كما تطورت العلاقات التجارية بين الدول المختلفة وزادت الهجرة إلى بلدان جديدة مما أدى إلى زيادة عدد المسافرين بحرا.

هذا و شهدت صناعة السفن في غضون القرن التاسع عشر تقدما عظيما، إذ شمل هذا التقدم مظاهر شتى فشمّل طريقة البناء، إذ كانت السفن تصنع من الخشب منذ قديم الزمان فكان الفينيقيون يبنون سفنهم من خشب الأرز، نفس الحال بالنسبة للشعوب البحرية الأخرى كالإغريق و الرومان و الصينيين و العرب، و بقي الحال كذلك إلى غاية أواخر الربع الأول

<sup>1</sup> إبراهيم الدسوقي أبو الليل ، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي و الدولي ، دراسة للالتزام بالسلامة في النقل البري و البحري و الجوي ، دار النهضة العربية ، مصر ، 1980، ص 01.

<sup>2</sup> تشمل على الأحكام البحرية التي كانت سارية على دول السواحل الغربية في المحيط الأطلسي.

من القرن التاسع عشر حتى شاعت السفن المبنية من الحديد، و لما انخفضت أسعار الصلب بالنسبة للحديد أدخل في بناء السفن لأنه أكثر صلاحية في بنائها و أقوى على احتمال التقلبات البحرية و أخف وزنا من الحديد مما يمكن من بناء السفن الكبيرة و أقل صدا من الحديد مما يجعل مصاريف صيانتة قليلة، و كان هذا التحول من الحديد إلى الصلب في أواخر القرن التاسع عشر و استمر الإقبال على بناء السفن من الصلب بدلا من الحديد حتى أصبح الآن الصلب هو المادة الوحيدة التي تبنى منها السفن.<sup>1</sup>

شهد تقسيم السفن هو الآخر تطورا، هذا بسبب نتائج حوادث غرق بعض السفن الكبرى مما جعل الفكر الإنساني من ابتكار الوسائل لوقاية السفن من الغرق رغم ما يصيبها من عطب، هذا ما تم تجسيده من طرف مهندسي السفن، أين قسموا السفن إلى قواطع صماء أفقية و رأسية و المصنوعة بطريقة تجعلها قادرة على احتمال أشد و أعلى ضغط للماء، فإذا حصلت فتحة في السفينة فلا تمتلئ بالماء و تهوى إلى الأعماق و إنما يبقى الماء منحصرا في الجزء الأجوف الذي حدثت فيه الفتحة و بذلك تستطيع السفينة متابعة السفر إلى أقرب ميناء ترسو فيه لإصلاحها، و قد جعلت الدول هذا التقسيم إجباريا تكريسا لما تضمنته أحكام الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار سولاس المبرمة في لندن بتاريخ 01 نوفمبر 1974.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> أحمد زكي عويس ، عقد نقل المسافرين بحرا و أمتعتهم ، رسالة مقدمة لنيل درجة الماجستير في الفقه المقارن ، كلية الحقوق ، جامعة طنطا ، مصر، 1983 ، ص 15.

<sup>2</sup> إن اهتمام المجتمع الدولي بموضوع السلامة في البحار و تأمين الأرواح ، كان ابتداء من معاهدة 20 جانفي 1914 المتعلقة بتأمين سلامة الأرواح و تأمين الأمن البحري ، وهذا عقب الحادثة المشهورة « تيتانيك » Titanic على إثر اصطدامها بجبل ثلجي و هذا بتاريخ 14 أبريل 1912 و التي كان على متنها 2223 راكبا ، نجا منهم 706 ، فيما لقي 1517 ، شخص حتفه ، و بالرغم من الانضمام المتواضع لتلك المعاهدة و حيولة الحرب العالمية الأولى دون دخولها حيز التنفيذ ، لكنها اعتبرت بادرة هامة على الصعيد الدولي في تكريس أولى معالم الاحتراقات و التدابير الواجب مراعاتها عند الملاحة في البحار ، و نظرا لتغير الظروف الخاصة بتصاميم و بناء السفن نتيجة للخبرة المكتسبة من طرف الدول البحرية الكبرى ، و ما حققه التقدم العلمي في مجال بنائها خاصة فيما يتعلق بسفن نقل الركاب ، فقد عمدت بريطانيا إلى =

زيادة في الحيطه فإن بعض الشركات تبني سفنها بمحركات حتى إذا تعطل محرك السفينة فلا تتوقف السفن تحت رحمة الرياح و الأمواج وإنما يدار أحد المحركات الأخرى لتواصل سفرها بسلام.

هذا و كانت السفن الشراعية بطيئة السير في البحار لأنها تجرى فيها بقوة الرياح و كانت سرعتها تتوقف أيضا على درجة معرفة الربانة و البحارين بطرق الملاحة و سير الرياح، و لذلك لما أدخل البخار في تسيير السفن و تطور بناءها زادت سرعة السفن زيادة

= دعوة الدول الأخرى لمراجعة نصوص معاهدة 1914 ، و كان ذلك من خلال عقد مؤتمر دولي في لندن في أبريل 1929 و انتهى باعتماد المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح في البحار في 31 ماي 1929 و التي احتوت على 22 مادة و ملحقين و تنحصر أحكامها في توحيد بناء سفن نقل الركاب خاصة و معداتها الخاصة بها ، و أجهزة اتصالاتها اللاسلكية ، فضلا عن أحكام أخرى تتعلق بمعاينة السفن بنوعيتها سواء الخاصة بالمسافرين أو البضائع ، و قد دخلت المعاهدة حيز التنفيذ في أول جانفي 1933 ، ثم حلت محلها اتفاقية دولية بشأن سلامة الأرواح في البحار الموقعة في 10 جوان 1948 وقد تضمنت هذه الاتفاقية أحكاما عامة تتعلق ببناء السفن و استقرارها و تجهيزها و الوقاية من الحرائق و قواعد السلامة ووسائل الإنذار ..... إلخ ، و قد خضعت بدورها إلى دراسة جديدة و حلت محلها اتفاقية 1960 تحمل نفس اسمها و دخلت حيز التنفيذ في 26 ماي 1965 ، و تعتبر قواعدها تهتم بالدرجة الأولى في بناء سفن نقل الركاب ، و الجدير بالذكر أن اتفاقية 1960 خضعت لعدة تعديلات أدرجتها قرارات المنظمة البحرية الاستشارية الدولية في سنوات 1966، 1967، 1968، 1969، 1971، 1973 على التوالي إلى أن تمكنت المنظمة البحرية الدولية إلى اعتماد الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار Solas 1974 المبرمة في لندن بتاريخ 01 نوفمبر 1974 ، أنظر: زازة لخضر، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي ، دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار ، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، تخصص القانون الدولي العام ، جامعة وهران ، 2009، 2010، ص 126. دخلت اتفاقية سولاس 1974 حيز التنفيذ في 25 ماي 1980 وهي تعتبر من أهم الاتفاقيات الدولية التي تتضمن قواعد إلزامية في بناء و تجهيز السفن و ضمان السلامة البحرية ، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 83-510 المؤرخ في 27 أوت 1983 و هو الذي يتضمن في الوقت نفسه المصادقة على بروتوكول المؤرخ في 17 فبراير 1978 : ج ر رقم 36 لعام 1983 ، كما صادقت الجزائر أيضا على البروتوكول الملحق بها الموقع في لندن في 11 نوفمبر 1988 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 449-2000، المؤرخ في 23 ديسمبر 2000 ، ج ر 03 لعام 2000.

كبيرة و أصبحت السفن الحديثة التي تتوفر فيها المظاهر السابقة تنقل البضائع و المسافرين بانتظام دون أن يردها عن السفر هياج البحر أو سوء الأحوال الجوية.<sup>1</sup> فعليه أصبح المسافرون الآن يُنقلون على أقوى وحدات الأسطول التجاري في أغلب الدول، إذ خصصت لنقلهم أقوى أسطول تجاري في أسفارهم ورحلاتهم ضمانا لسلامتهم و سرعة وصولهم إلى ما يريدون، هذا مع وجود جميع أسباب الراحة و الترفيه و التسلية في سفن نقل الركاب.

من جهة أخرى أضحي النقل البحري للمسافرين مقارنة بالنقل الجوي أقل تكلفة نظرا لزيادة عدد شركات النقل البحري مما خلق نوعا من المنافسة بين تلك الشركات، و التي أصبحت تخفض هامش الربح طمعا في الحصول على أكبر عدد ممكن من الركاب. فرغم مميزات النقل البحري للمسافرين، فإن هذه الوسيلة مازالت محفوفة بالمخاطر، خصوصا بعد كثرة الحوادث البحرية في الأيام التي نعيشها، فكم تطالعنا وسائل الإعلام المختلفة عن غرق سفينة في البحر أو في المحيط، و وفاة العشرات و المئات من المسافرين،<sup>2</sup> الأمر الذي بات يهدد النقل البحري و يطعن في مدى سلامته، مما يتطلب

<sup>1</sup> أحمد زكي عويس، المرجع السابق، ص 15.

<sup>2</sup> نذكر على سبيل المثال ثلاث حوادث بحرية: أولا: حادثة السفينة سالم أكسبريس Salem Express حيث بنيت هذه السفينة بميناء مرسيليا بفرنسا عام 1963، و بدأت الخدمة عام 1965 تحت اسم (Fred Scamaroni)، و هي سفينة عبارة ركاب درجحة حمولتها الكلية 4471 طن، طولها 115 متر و عرضها 17.8 متر و غاطسها 4.9 متر، و سرعتها 19.5 عقدة، يمكنها حمل 1200 راكب و 142 سيارة، و لديها أيضا 428 قمرة إعاشة للركاب، حيث أبحرت السفينة يوم 12 ديسمبر 1991 من ميناء جدة بالمملكة العربية السعودية في طريقها إلى ميناء سفاجا بجمهورية مصر العربية، و كان على متنها 578 راكب و 71 من أفراد الطاقم، حيث ارتطمت مقدمة السفينة بالشعب المرجانية، عند دخولها ميناء سفاجا، و غرقت السفينة في عشرين دقيقة، مما أدى إلى مصرع 476 هالك، ثانيا: حادثة السفينة سي دايموند Sea Diamond، بنيت السفينة عام 1984 للعمل بين فنلندا و السويد و هي تحتوي على سطح للسيارات لعدد 80 راكب بسياراتهم، طولها 496 قدم و عرض 81 قدم و غاطس 19 قدم، حمولتها الكلية 2148 طن، عدد أفراد الطاقم 150 فرد و عدد الركاب 1500 راكب، ارتفع إلى 1537 بعد 2006 و حمولتها الكلية إلى 22412 طن، حيث أنه في 05 أبريل 2007، ارتطمت السفينة في جانبها الأيسر بصخور بركانية، بدأت المياه في الدخول إلى السفينة، كان على متن =

إعادة النظر في تصنيع السفن، وتوفير عناصر الأمان الكافية و دفع العديد من البدائل ووسائل إنقاذ الركاب عندما يشعر القبطان و القائمين على قيادة السفينة بوجود خطر يُهدّد رحلتهم، هذه الوسائل يجب أن تساهم في إنقاذ الركاب و نقلهم من ظهر السفينة إلى وسائل نقل بحرية أخرى لإيصالهم إلى بر الأمان.

فكان من الضروري النظر إلى هذا النوع من النقل، فعقد النقل البحري للمسافرين يعد الوسيلة القانونية التي تلزم بحماية و ضمان سلامة المضرورين و تعويضهم عما يصيبهم من أضرار نتيجة لتنفيذ العقد.

فكان البحث في أساس مسؤولية الناقل البحري في بدايته لا يستجيب لحقوق الضحايا الذي كان لزاما عليهم إثبات خطأ الناقل وفق لقواعد المسؤولية التقصيرية، مما جعل كل من الفقه و القضاء الفرنسيين معا إلى البحث عن بدائل و حلول تقرر حماية أكثر نجاعة لهم، و يزداد الأمر تعقيدا إذا ما تعلق الأمر بالحوادث البحرية، بالنظر إلى صعوبة الإثبات فيها، و هو ما قد ينجر عنه عادة حرمان المتضرر أو ذوي حقوقه حسب الأحوال من الاستفادة

=السفينة 1195 راكب أمريكي، 60 راكب كندي، و قد تمت عمليات الإخلاء و الإنقاذ خلال ثلاث ساعات و نصف، بينما جرح 04 أشخاص ووقد شخصين فرنسيين كانا بكبائن الجانب الأيمن بالسطح الثاني. ثالثا: حادثة السفينة كوستا كونكورديا، ميناء التسجيل: جنوا إيطاليا، موعد التدشين: 02 سبتمبر 2005، موعد بدء الخدمة: جويلية 2006، الحمولة الكلية: 114500 طن حجري، الطول: 290 متر، العرض: 36 متر، السرعة القصوى: 23 عقدة، السرعة الخدمية: 21.5 عقدة، عدد الركاب 3700 راكب، عدد أفراد الطاقم: 1100 فرد، الغاطس 8.2 متر، حيث أبحرت السفينة كوستا كونكورديا بعد ظهر يوم 13 يناير 2012 من ميناء Civitavecchia في طريقها إلى ميناء Savona الموجودان على الساحل الغربي لإيطاليا و على متنها 3206 راكب و 1023 فرد من الطاقم، عند مرور السفينة بالقرب من جزيرة جي جيليو Isola، ارتطم جانبها الأيسر بالصخور نتج عن الارتطام فتحة تحت سطح الماء تقدر بثمانية أمتار بطول 53 متر في جانب السفينة الأيسر، حيث نجم عن هذا الحادث هلاك 12 شخص من أصل 4429: لمزيد من التفصيل أنظر: سمير عبد الغني مجاهد، أثر الخطأ البشري في تعدد حوادث سفن الركاب، الجمعية العربية للملاحة، العدد 30، 2013، ص 56 و مايليها.

من التعويض، فضلا عن اختلال التوازن و الفرق في القدرات المالية بين المسافر و شركات النقل البحري العملاقة.

فمن المعلوم أن جبر الضرر عموما، يعد مشكلة قانونية محورية قائمة بنفسها، خاصة ما يتعلق بمسألة الأساس الذي يتم على ضوئه تقدير التعويض.

أمام تزايد ضحايا حوادث النقل الجماعي للأشخاص في فرنسا خصوصا، توجب على القضاء الفرنسي التدخل من أجل إعادة التوازن في العلاقات القانونية بين الناقلين و المسافرين، كون النصوص القانونية ذات الصلة لا تسهل للمتضررين من هذه الحوادث الحصول على التعويض.

من هذا المنطلق، أخذت المحاكم الفرنسية تتساهل في إثبات خطأ الناقل عند وقوع حادث ما، ترتبت عنه وقوع أضرار للمسافر، غير أنه تبين للقضاء و الفقه الفرنسيين معا عدم كفاية ذلك، باعتبار أنه لم يوفر الحماية الكافية و المرجوة للمتضررين، الأمر الذي اقتضى ضرورة إيجاد مخرج لترتيب المسؤولية في حق الناقلين، مما جعلهما يوليان وجهتهما نحو فرض التزامات على عاتق الناقل من شأنها ضمان سلامة الركاب، فكان أن اهتدى القضاء إلى تقرير الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل، و الذي مر بعدة مراحل إلى غاية تقريره بصفة نهائية.

حتى يتقرر الالتزام بضمان السلامة في حق الناقل البحري، لا بد أن يكون هناك عقد نقل، يرتب في حق طرفيه التزامات متبادلة، فالمسافر يرتبط مع الناقل البحري بعقد نقل ينشأ علاقة تعاقدية ترتب التزاما على عاتق الناقل و هو توصيل الركاب سالما معافى إلى وجهته المقصودة، و يعتبر هذا الالتزام روح و جوهر عقد النقل، فلا وجود له دون عقد نقل صحيح.

في مقابل ذلك يلتزم المسافر بدفع الأجرة، و يثبت هذا العقد بتذكرة السفر التي تحتوي على شروط مطبوعة لا يكون للمسافر أن يناقشها، فإن لم يكن هناك عقد و تسلل شخص

خلصة للسفينة بقصد السفر، كان للريان إنزاله في أول ميناء يرسو فيه مع إلزامه على دفع الأجرة على قدر المسافة التي قطعها.

أما في حالة تخلف وجود عقد صحيح أو تخلف المقابل، تخلف قيام التزام الناقل بضمان السلامة، بيد أن عدم توافر تلك الشروط و عدم نشوء التزام الناقل بالسلامة لا يقدح في إمكان تحقق مسؤولية الناقل و لكن الراكب في هذه الحالة يكون محروما من الشكل الجديد للحماية القانونية الذي دخل على نظام المسؤولية بنشوء الالتزام بضمان السلامة و المتمثل في إعفائه من إثبات خطأ الناقل، و على الراكب في هذه الحالة إلا أن يلجأ إلى القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية و التي بموجبها يكون التزام الناقل بذل العناية اللازمة و السهر على سلامة الركاب، حيث تقل في هذه الحالة فعالية الالتزام بضمان السلامة و ينكمش حجمه فيستطيع الناقل دفع مسؤوليته، إذا أثبت أنه اتخذ الاحتياطات المناسبة و بذل العناية اللازمة لسلامة ركابه.<sup>1</sup>

لذلك فالالتزام بالسلامة فكرة قانونية ابتدعها القضاء الفرنسي، حتى يتمكن من حماية الراكب باعتباره الطرف الضعيف في عقد النقل، في ضوء عدم كفاية بنود العقد أو النصوص القانونية القائمة لتحقيق هذه الحماية.

هذا و لكي يستفيد المسافر أو ورثته من الحماية القانونية، لا بد أن يكون الحادث البحري الذي نشأ عنه الضرر سواء " الوفاة أو الإصابة الجسدية أو فقد الأمتعة"، قد وقع خلال تنفيذ عقد النقل.

فالتزام الناقل بضمان سلامة المسافر يتحدد زمنيا بفترة عمليات النقل التي تشمل فترة تواجد المسافر داخل السفينة و عمليات الصعود إليها و النزول منها، سواء تمت في ميناء القيام أو في ميناء الوصول أو في ميناء متوسط، ذلك أن هذه العمليات تعد من العمليات

<sup>1</sup> محمود التلي ، النظرية العامة للالتزام بضمان سلامة الأشخاص ، رسالة لنيل درجة دكتوراه في الحقوق ، جامعة عين الشمس ، مصر ، 1988 ، ص 232.



الضرورية المرتبطة بعملية النقل فتأخذ حكمها، و المسافر يتعرض للمخاطر الحقيقية للنقل ليس فقط خلال فترة تواجده بالسفينة و إنما أيضا أثناء عمليات الصعود إليها أو النزول منها.

لما كانت مسؤولية الناقل البحري للمسافرين كجزء لإخلاله بالتزام بضمان السلامة من أهم المسائل و أدق المشكلات المتولدة عن عقد النقل البحري للمسافرين و أكثرها طرحا أمام القضاء و أشدها شغلا لأذهان الفقهاء لما للحوادث البحرية من آثار وخيمة على الأرواح و الممتلكات، كان اختيار نظام دولي يحكم هذه المسؤولية أمرا ضروري، باعتبار أن هذا النوع من النقل يتميز بالصفة الدولية، لكون مجاله لا يقتصر على داخل الدولة الواحدة، و إنما يمتد إلى عدة دول، فقد تطلب هذا ضرورة تنظيمه دوليا، و من تم قامت المنظمات و المؤسسات البحرية الدولية منذ بداية القرن الماضي، بوضع نظم موحدة تخدم الحالات التي يكون فيها النقل دوليا، و قد أسفرت تلك الجهود عن أكثر من معاهدة دولية لتنظيم مسؤولية الناقل البحري و المتمثلة فيما يلي:

\* اتفاقية بروكسل الخاصة بالركاب المتسللين عبر البحر و المبرمة بتاريخ 10 أكتوبر 1957.

\* الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر، الموقعة في بروكسل بتاريخ 29 أبريل 1961.<sup>1</sup>

\* الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل أمتعة المسافرين بحرا، الموقعة في بروكسل بتاريخ 27 ماي 1967.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> صادقت الجزائر على اتفاقية بروكسل 1961 بموجب الأمر 73-02 المؤرخ في 05 جانفي 1973، ج ر: رقم 09 لسنة 1973.

<sup>2</sup> صادقت الجزائر على إتفاقية بروكسل 1967 بموجب الأمر رقم 73-03 المؤرخ في 05 جانفي 1973، ج ر: رقم 09 لسنة 1973.

\* الاتفاقية الخاصة بنقل الركاب و أمتعتهم بحرا الموقعة في أثينا بتاريخ 13 ديسمبر 1974، و التي دخلت حيز النفاذ الدولي بتاريخ 28 أبريل 1987 و المعدلة بموجب بروتوكول المبرم في لندن بتاريخ 19 نوفمبر 1976 و الذي دخل حيز النفاذ الدولي بتاريخ 10 أبريل 1989، و كان الغرض الوحيد منه هو إدراج وحدة حساب جديدة و هي وحدة السحب الخاص S.D.R Spécial Drawing Right، كما يحدده صندوق النقد الدولي بدلا من الفرنك بوانكارية كأساس لحساب مقدار الحد الأقصى للتعويض، و المعدلة كذلك ببروتوكول لندن بتاريخ 29 مارس 1990 و التي لم تدخل حيز التنفيذ، و الذي كان هدفه زيادة مبالغ التعويضات المحددة في الاتفاقية.

فبعد جهود مضنية و مداوات مستفيضة أجرتها اللجنة القانونية التابعة للمنظمة البحرية الدولية تهدف إلى تحديث نصوص اتفاقية أثينا 1974 و جعلها مناسبة مع اتفاقيات أخرى متعلقة بالمسؤولية، عُقد مؤتمر في لندن في الفترة الممتدة من 21 أكتوبر إلى غاية 01 نوفمبر 2002 حيث أُعتمد على بروتوكول لندن 2002 المعدل لاتفاقية أثينا الأصلية، و الذي دخل حيز النفاذ الدولي بتاريخ 23 أبريل 2014، و الذي أقر مبدأ هام مفاده إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل البحري و الذي من شأنه أن يكفل ويضمن للمضرور أو ورثته الحصول على التعويضات المقررة من شركات التأمين مباشرة، و هو ما يشكل ضمانا حقيقية من شأنها تغطية مسؤولية الناقل البحري بضمان التعويض عن الأضرار التي تصيب المسافرين بحرا.<sup>1</sup>

هذا وقد نظم المشرع الجزائري، عقد نقل المسافرين بحرا و أمتعتهم في الباب الخامس من القانون البحري الجزائري و المستنبطة أحكامه و قواعده من إتفاقيتي بروكسل 1961، 1967 في المواد 821 إلى 859، حيث تناول الفصل الأول منه الأحكام العامة لعقد النقل البحري من المواد 821 إلى 825، و تطرق الفصل الثاني إلى حالة تنفيذ العقد من

<sup>1</sup> لم تصادق الجزائر على اتفاقية أثينا في نسختها الأصلية و بروتوكولاتها المعدلة إلى غاية كتابة هذه الأسطر.

المادة 826 إلى 840، بينما قرر الفصل الثالث أحكام مسؤولية الناقل البحري من المواد 841 إلى 850، و أشار الفصل الرابع لدعاوى التعويض التي يمارسها المسافر المتضرر أو ذوي الحقوق ضد الناقل البحري من المواد 851 إلى 856، و أخيرا تطرق الفصل الخامس لوضعية المسافرين خفية من المواد 857 إلى 859.<sup>1</sup>

بناء على ما سبق، تتحصر إشكاليات موضوع الحماية القانونية للمسافر عن طريق البحر في الوقوف على مبدأ الالتزام بضمان سلامة المسافر بحرا و مدى تحقيقه لتعويض عادل لضحايا الحوادث البحرية و ذوي الحقوق؟ وهل تعتبر القواعد الواردة في كل من القانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية كفيلا لأن تضمن حماية للمسافر أم أن بموقفها ترجح مصلحة الناقل البحري؟

اقتضت منا الإجابة على هذه الإشكاليات التي أثارها أهمية موضوع الدراسة من الناحيتين العملية و النظرية الاعتماد على منهجية اتبعنا من خلالها ثلاث مناهج مختلفة: التاريخي و المقارن و التحليلي، فنحن باعتمادنا على المنهج التاريخي لما تفرضه قواعد وأحكام مسؤولية الناقل البحري للمسافرين، و التي عرفت حركية مستمرة لا سيما في الحدود

<sup>1</sup>الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23-10-1976 المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25-06-1998 المعدل و المتمم بالقانون 10-04 المؤرخ في 15-08-2010 المتضمن القانون البحري الجزائري ج ر 29 لسنة 1977 و ج ر 47 لسنة 1998 ج ر 46 لسنة 2010، نظمه المشرع المصري في قانون التجارة البحرية المصري رقم 08 لسنة 1990 نقل الأشخاص في الفصل الثاني من الباب الثالث من المواد 248-278 فضلا عن الأحكام العامة التي وردت في المواد 196،197،198 والتي تطبق على كل من نقل الأشخاص و نقل البضائع ، أنظر عاطف محمد الفقي ، قانون التجارة البحرية ، دار الفكر الجامعي ، مصر 2008 ، ص 390، نظمه المشرع الكويتي بموجب القانون البحري رقم 280 لسنة 1980 في المواد 202 إلى 214 أنظر :يعقوب يوسف صرخوه ، الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي رقم 28 لسنة 1990 ، الكويت ، الطبعة الثانية ، 1988، ص369، نظمه المشرع القطري بموجب القانون رقم 15 لسنة 1980 في المواد 168 إلى 183، كذلك القانون البحري العماني رقم 35 لسنة 1981 من المواد 263 إلى 279 ، كذلك القانون البحريني رقم 23 لسنة 1982 من المواد 169 إلى 184 . بالنسبة للمشرع الفرنسي فقد نظم أحكام عقد نقل الأشخاص بحرا بموجب القانون رقم 66-420 المؤرخ في 18 جوان 1966 الخاص بعقود إيجار السفينة و النقل البحري من المواد 33 إلى 49 .

المقررة للتعويضات الممنوحة للمسافر المضروب أو ورثته، أما استخدام المنهج المقارن فلا شك أن هذا الأخير يفرض نفسه من خلال جميع مراحل البحث، فكان من منطلق أن الاتفاقيات الدولية كانت نتيجة توفيق بين مختلف الأنظمة القانونية الوطنية، بالإضافة إلى تعدد الأنظمة القانونية الحاكمة لمسؤولية الناقل البحري و مقارنتها بينها وبين القانون البحري الجزائري، أما المنهج التحليلي فقد تم توظيفه من أجل استعراض جميع الآراء المتعلقة بموضوع البحث، و تحليل نصوص الاتفاقيات الدولية و تلك الواردة في القانون البحري الجزائري التي تحدد مسؤولية الناقل البحري للمسافرين.

من خلال ما تقدم، لابد في المرحلة الأولى من بحثنا، تحديد مبدأ الالتزام بضمان السلامة كآلية لحماية المسافر بحرا( الباب الأول)، لنتطرق بعد ذلك إلى جزاء إخلال الناقل بالالتزام بضمان سلامة المسافر بحرا ( الباب الثاني).

# الباب الأول

الالتزام بضمان السلامة كآلية

لحماية المسافرين بحرا

ليس من شك في أن دراسة الالتزام بضمان السلامة في إطار عقد النقل البحري، تمثل الصورة المعبرة عن أهمية دراسة المسؤولية عن حوادث إصابة أحد المسافرين أثناء تنفيذ هذا العقد.

إذ أن فكرة الالتزام بالسلامة، و على وجه الخصوص التزام الناقل بذلك تجاه المسافرين فكرة قانونية، نشأت مع التطور الحديث لقواعد المسؤولية العقدية، و تعتبر في هذا الإطار انعكاسا نقيًا و صورة جلية لهذا التطور.

في ضوء محاولات الفكر القانوني لإيجاد حل عادل يواجهه هذا التطور، و يخفف من معاناة ضحاياه، انبرى الفقه المقارن لهذه المشكلة، ووضع العديد من المشاعر الفكرية، التي كان لها أثر كبير في ابتداع القضاء لفكرته الرائدة " الالتزام بضمان السلامة" لتمثل الوجه الحقيقي لمفهوم تطور المسؤولية العقدية، و قد كانت المناسبة التي دعت لهذا الابتكار القانوني هو عقد النقل على وجه العموم و عقد النقل البحري على وجه الخصوص، إذ منه نشأت هذه الفكرة ومنها انطلقت للتوغل في مختلف الأنشطة الاقتصادية و الإنسانية حتى تحكّمها، من أجل تحقيق حماية فعالة للإنسان و سلامته الجسدية.

حتى يتقرر الالتزام بضمان السلامة في حق الناقل، لابد أن يكون هناك عقد نقل، يرتب في حق طرفيه التزامات متبادلة، ذلك أن المسافر ملزم بدفع أجرة النقل، و بالمقابل فالناقل يلتزم بتنفيذ عملية النقل و بضمان سلامة المسافر الذي يعد بحق أهمها على الإطلاق، بالنظر لما لشخصية المسافرين من أهمية و مكانة في عقد النقل، فإذا تخلف وجود عقد صحيح، تخلف قيام التزام الناقل بضمان السلامة على عاتقه، فضلا عن أن عدم توفره يكون في هذه الحالة المسافرين محروما من الحماية القانونية.

ترتبا على ما تقدم، فإن دراسة الالتزام بضمان السلامة كآلية لحماية المسافر بحرا، يقتضي بنا تقسيم هذا الباب إلى فصلين:

نتطرق إلى تكوين عقد النقل البحري للمسافرين و تنفيذه (الفصل الأول) ، لنقوم بدراسة مبدأ الالتزام بضمان السلامة في مجال النقل البحري للمسافرين (الفصل الثاني).

## الفصل الأول: تكوين عقد النقل البحري للمسافرين و تنفيذه

حتى يمكن القول بوجود الالتزام بضمان السلامة، لابد من وجود عقد مبرم بين الناقل البحري و المسافر، و يستوجب كذلك أن يكون هذا العقد صحيحا و بمقابل، و أن يكون الضرر اللاحق بالمسافر قد تحقق أثناء عملية النقل البحري، فإذا تحققت هذه الشروط قامت مسؤولية الناقل لإخلاله بالالتزامه العقدي بضمان سلامة المسافر، دون أن يكلف هذا الأخير بإثبات خطأ هذا الناقل، و ما عليه سوى إثبات وجود العقد الذي يربطه بالناقل البحري.

في الحالة العكسية إذا لم يوجد عقد بين الناقل و المسافر، أو كان عقد غير صحيحا، أو مجانيا، لم ينشأ على عاتق الناقل التزام بضمان سلامة المسافر، الذي له في حالة إصابته بضرر أثناء عملية النقل، أن يلجأ لقواعد المسؤولية التقصيرية للمطالبة بالتعويض، و هو الأمر الذي يعني أن عليه إثبات خطأ الناقل، الذي أدى إلى إلحاق الضرر به، وهو عبء جد عسير.

يترتب على ذلك أن وجود عقد نقل يربط بين الناقل البحري و المسافر يعد حماية قانونية و ضمانة أساسية له من أجل المطالبة بالتعويض.

فعلية من الضروري القيام بدراسة تفصيلية لأحكام عقد النقل البحري للمسافرين من حيث تكوينه ( المبحث الأول)، كما يستوجب منا التطرق لمسألة تنفيذه لمعرفة حقوق و التزامات طرفيه حماية لكل منهما على حده ( المبحث الثاني).



## المبحث الأول: تكوين عقد النقل البحري للمسافرين

إن عقد النقل البحري للمسافرين، كسائر العقود الرضائية يتكون بمجرد تطابق الإيجاب و القبول، ولا يحتاج إلى أي إجراء شكلي آخر لانعقاده، لكن في الحقيقة يعد هذا العقد من عقود الإذعان، إذ أن الناقل البحري يعلن عن الشروط التي بمقتضاها يحدد سعر تذكرة النقل، و لا يملك المسافر في هذه الحالة سوى الخضوع باعتباره الطرف الضعيف في العلاقة التعاقدية.

وقصد التمكن من معرفة عقد نقل المسافرين بحرا و كيفية التعامل معه وتطبيقه، من حيث ضبط تعريفه، معرفة أطرافه، طبيعته القانونية، إثباته و خصائصه، ارتأينا أن نقسم هذا المبحث إلى مطلبين، خصصنا الأول منهما للبحث في مفهوم عقد نقل المسافرين بحرا تاركين المطلب الثاني للحديث عن خصائصه.

## المطلب الأول: مفهوم عقد نقل المسافرين بحرا

سيتم التطرق في هذا المطلب لتعريف عقد نقل المسافرين بحرا (الفرع الأول ) ثم نبين أطرافه (الفرع الثاني) ثم الطبيعة القانونية لهذا العقد ( الفرع الثالث) و نتكلم عن إثباته (الفرع الرابع).

## الفرع الأول: تعريف عقد نقل المسافرين بحرا

مما لا شك فيه أن الفقهاء قد اختلفوا في توحيد تعريف عقد نقل البحري للمسافرين بالرغم من أن أغلب التعاريف تلتقي في جملة من خصائصه و مميزاته، فقد عرفه بعض الفقه على " أنه العقد الذي يفرض التزاما على الناقل بنقل شخص طبيعي حي ( على أساس أن نقل جثمان الإنسان لا يعد من قبيل الأشخاص ) بطريق البحر من ميناء إلى ميناء آخر أو من خلال مرحلة كاملة ذهابا و إيابا مع السفينة و هي التي تعرف بالرحلة الدائرية Round Trump وتنتهي في ذات الميناء أما الالتزام الذي يقع على الراكب فهو دفع الأجرة<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> محمد عبد الفتاح ترك ، عقد النقل البحري ، دار الجامعة الجديدة ، مصر، 2005، ص 495.

يعرف أيضا " على أنه العقد الذي يلتزم فيه الناقل بنقل المسافر في رحلة بحرية معينة نظير أجر".<sup>1</sup>

وقد قام الفقه الفرنسي بتعريفه على أنه "عقد يقوم به ناقل بحري محترف وذلك عن طريق مقابل يتقاضاه بضمان نقل شخص أو عدة أشخاص بوسيلة نقل محددة و فقا لشروط قانونية محددة"<sup>2</sup>.

يعرف أيضا على أنه " اتفاق يلتزم بموجبه الناقل مقابل أجره بنقل شخص بطريق البحر من ميناء إلى ميناء آخر أو في رحلة دائرية و تنتهي في ذات الميناء على أن يكون المسافر شخصا غير الريان و البحارة سواء تم النقل على سفينة مخصصة لنقل الركاب أو لنقل البضائع".<sup>3</sup>

فالاختلاف في توحيد تعريف عقد النقل البحري لا يقتصر فقط على الفقه، بل حتى في مجال التشريع سواء الوطني أو المعاهدات الدولية.

#### الفقرة الأولى: تعريف عقد نقل المسافرين بحرا في التشريع الجزائري، الفرنسي و المصري

عرفته المادة 821 من ق ب ج على أنه " يلتزم المجهز بموجب عقد نقل المسافرين بنقل المسافرين و أمتعته إن وجدت عن طريق البحر و لمسافة معينة مقابل دفع المسافر أجره السفر"

في المقابل عرفه المشرع الفرنسي في المادة 1-5420L من قانون النقل الفرنسي المؤرخ في 08-04-2017 على أنه " يلتزم في عقد نقل الأشخاص المجهز بنقل عن طريق البحر،

<sup>1</sup> يعقوب يوسف صرخوه، المرجع السابق، ص 369.

<sup>2</sup> Calme Samdie . L'essentiel du droit des transports. Gualino lextensio editions . France. 2012 p 25.

<sup>3</sup> طالب حسن موسى ، القانون البحري ، الطبعة الأولى ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، الأردن ، 2007 ، ص 158.

على مسافة محددة ، المسافر الذي يلتزم بدفع أجرة السفر، هذه الالتزامات مشار إليها في تذكرة السفر<sup>1</sup>.

المشعر المصري هو الأخر عرفه في المادة 196 من قانون التجارة البحرية<sup>2</sup> ، إذ جاء التعريف جامعا و شاملا لتعريف كل من عقد نقل الأشخاص أو البضائع حيث تنص المادة على " أنه عقد النقل البحري عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع أو الأشخاص بالبحر مقابل أجرة "

من خلال التعريفات السابقة يتضح أنه يتعين توافر أربعة عناصر لإمكان القول بأنه ثمة عقد نقل أشخاص بطريق البحر وهي :

### أولاً: وجود عقد نقل

يمكن أن يكون طرفا في عقد نقل الأشخاص بالبحر كل شخص يوجد على السفينة غير الريان و البحارة، إذ إقامة هؤلاء على السفينة ليست بمقتضى عقد نقل و إنما سندها عقد عمل بحري<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Art L.5421-1 Code des transports français "Par le contrat de passage, l'armateur s'oblige à transporter par mer, sur un trajet défini, un voyageur qui s'oblige à acquitter le prix du passage " cité par : Philippe delebeque Droit maritime ، 13 éme ,éd, D, France .2014. p 571.

تم تعديل هذه المادة بموجب الأمر رقم 816-2016 المؤرخ في 20 جوان 2016 المتضمن قانون النقل الفرنسي المعدلة والمتممة للمادة 34 من القانون رقم 66-420 المؤرخ في 18 جوان 1966 المتضمن عقود إيجار السفينة و النقل البحري الفرنسي.

<sup>2</sup> قانون التجارة البحرية المصري رقم 08 لعام 1990.

<sup>3</sup> عقد العمل البحري هو العقد الذي يلتزم بمقتضاه شخص بالعمل في سفينة مقابل أجر تحت إشراف المجهز أو الريان ، يستوي بعد ذلك أن تكون السفينة سفينة تجارية أو سفينة نزهة ، فالعبرة بوصف العمل بأنه بحري هي أن يكون هذا العمل على ظهر السفينة تحت إدارة الريان ، فالمعيار مكاني لا يعتمد على طبيعة العمل ذاته ، لذلك يعتبر طبيب السفينة و أفراد الخدمة العامة مرتبطين بالمجهز بعقد عمل بحري على الأشخاص الذين يعملون في الموانئ أو الذي يعملون في شحن السفن وتفريغها أو إصلاحها أو غير ذلك ، لأنهم لا يعملون تحت إدارة الريان في سفينة لمزيد من التفصيل أنظر المادة 384 من ق ب ج و ما يليها.

فلا تسري أحكام عقد نقل الأشخاص على المسافرين بدون تذكرة أي الأشخاص الذين يتسللون إلى السفينة خلسة بقصد السفر بدون أجرة<sup>1</sup>، و يطلق عليهم بالركاب المتسللين أو المسافرين خفية passagers clandestins ، وقد أكدت المادة 850 ق ب ج هذا المفهوم بنصها " لا يسري مفعولها .....و لا على المسافرين خفية"، نفس الحكم أشار إليه المشرع الفرنسي في المادة 8-5421L من قانون النقل الفرنسي<sup>2</sup>

فقد أستبعد هذا النوع من النقل، أي السفر بدون تذكرة من الخضوع لأحكام عقد نقل الأشخاص بالبحر للسبب الكافي و البسيط و هو أنه لا يتم بمقتضى عقد نقل<sup>3</sup>. كذلك لا تطبق أحكام العقد المذكور على المسافر الذي يستمر إلى ما بعد الجهة المحددة في عقد النقل أو التي تسمح بها تذكرة السفر إذ لا يبقى عقد النقل و لا يمتد إلى ما بعد الجهة المحددة حيث يفقد الشخص صفته كراكب قانوني و يصبح راكبا متسللا<sup>4</sup>. فلا تطبق أحكام هذا العقد على المسافر الذي يحمل تذكرة سفر قد انتهى مفعولها أو تذكرة مزورة وذلك يعني أن الناقل لم يرد أصلا إبرام عقد نقل مع الراكب<sup>5</sup>.

### ثانيا: أن يتعلق العقد بنقل شخص

نحن نتحدث عن عقد نقل أشخاص، و من ثم من البديهيات استلزام أن يتعلق النقل بشخص، و لكن هذا يشوبه الغموض عندما نتساءل هل المقصود بالشخص هو الشخص الطبيعي الحي فقط أم يشمل المتوفي أيضا؟

<sup>1</sup>كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، مصر، 1997، ص 790.

<sup>2</sup>L. 5421-8 Code des transports français « les dispositions de la présente section ne s'appliquent ..... Ni aux passagers clandestins. »

<sup>3</sup> كمال حمدي، المرجع السابق، ص 790.

<sup>4</sup>المرجع نفسه، ص 791.

<sup>5</sup>إيمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني و الاتفاقيات الدولية، دراسة مقارنة، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2009، ص 173، إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 124.

بعبارة أخرى هل تنطبق أحكام عقد نقل البحري للأشخاص على نقل جنث الموتى أم لا؟ يبدو أن الفقه يشترط أن يتعلق الأمر بإنسان حي، لأن جنث الموتى على حد قولهم من قبيل البضاعة.<sup>1</sup>

الواقع أن الخلاف قد ثار حول تكييف جنث الموتى، هل تعد من البضائع أم لا و انقسم الفقه والقضاء إزاء هذه المسألة إلى اتجاهين:<sup>2</sup>

يذهب الرأي الأول إلى اعتبار جنث الموتى من قبيل البضائع، و يعتنق هذا الاتجاه التشريع السويسري الخاص بالنقل الجوي و الصادر في الثالث أكتوبر عام 1952 حيث تنص المادة الأولى منه في فقرتها الأخيرة على أن البضاعة تشمل كذلك الحيوانات و جنث الموتى، أما القضاء الأمريكي ، ففي القضايا التي عرضت عليه ذهبت المحاكم الأمريكية إلى مساواة وفاة الموتى بالبضاعة.<sup>3</sup>

ويتزعم هذا الاتجاه في فرنسا العلامة روديير Rodière و الذي يسوق على رأيه الحجج التالية :

- 1/ إن أجرة نقل جنث الموتى تقدر على أساس الوزن و الحجم، وهي ذات الطريقة التي تقدر بها أجرة نقل البضاعة، ومن ثم تعد الموتى من قبيل البضاعة.
- 2/ أنه إذا كان من المؤلم أن نسمي جنث الموتى بالبضاعة و هي التي لا تدب فيها الروح، إلا أنه ليس أكثر إيلا ما من تسوية الحيوانات الحية بالبضاعة وهي التي تدب فيها الروح.
- 3/ إن الشروط العامة للنقل بالسكك الحديدية تعتبر جنث الموتى من قبيل البضاعة و ليس هناك مبرر لاختلاف التكييف باختلاف وسيلة النقل.

<sup>1</sup> كمال حمدي ، المرجع السابق ، ص 791.

<sup>2</sup> محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي ، دار الجامعة الجديدة ، مصر ، 2004 ، ص 78.

<sup>3</sup> Cité dans le site électronique:Kounouz..com/4320-8-42-5-.html.. نطاق +تطبيق- نطاق  
consultation : 21-05-2015

أما الرأي الثاني الذي يعتقه القضاء الفرنسي، فهو يقرر أن قواعد النظام العام و القيم الخلقية في فرنسا تمنع اعتبار جنث الموتى من قبيل البضاعة و يؤكد هذا الاتجاه وجهة نظره على مايلي:

1/ إن القول بأن التسوية في المعاملة بين جنث الموتى و البضاعة من حيث النقل تعد تسوية في طبيعة كل منهما هو قول خاطئ لأن شركات النقل تصدر للكلاب تذاكر سفر مثلها مثل الإنسان ، وبالرغم من ذلك لم يقل أحد بالتسوية بينهما.

2/ إن المنطق القانوني يقضي عدم التسوية بين جثمان الموتى و البضاعة من حيث المعاملة<sup>1</sup>، فالادعاء بأن تسوية الموتى بالبضاعة أمر مؤلم لكنه ليس أكثر إيلاما من تسوية الحيوانات الحية بالبضاعة هو قول خاطئ و مردود بأن تسوية الحيوانات بالبضاعة ليس أمرا مؤلما لأنها مثلها في ذلك مثل البضاعة قابلة للبيع و الشراء أما جنث الموتى فهي لا تخضع لذلك.

3/ إن القول بأن جنث الموتى من قبيل البضاعة يحرم الناقل من حق مهم مقرر له هو الحق في الحبس droit de rétention باعتبار أن الحبس لا يرد إلا على الأشياء ذات القيمة المادية و ليس من بينها جنث الموتى.

بالتالي الاتجاه الثاني هو الصواب في حد ذاته و إن كان المشرع البحري الجزائري لم ينص صراحة على اعتبار جنث الموتى من قبيل البضائع ، وإن كنا نتمنى أن يشمل القانون على نص قاطع في هذا الصدد يمنع اعتبار جنث الموتى من قبيل البضائع.

<sup>1</sup> Cité dans le site électronique: [www.adelamer.com/vb/showthread.php6721](http://www.adelamer.com/vb/showthread.php6721) date de consultation : 21-05-2015

## ثالثا: أن يكون النقل بمقابل

الأصل أن كل خدمة يقدمها الناقل إلى الراكب تكون بمقابل، يتمثل المقابل هنا في ثمن التذكرة التي يدفعها الراكب، ومن ثم فإن هذا النقل بمقابل يخضع لأحكام عقد نقل الأشخاص.<sup>1</sup>

فاستبعاد النقل المجاني transport gratuit ou bénévole أي النقل بدون مقابل من الخضوع لأحكام نقل الأشخاص مرده أنه ليس ثمة عقد من أي نوع أو حتى تصرف قانوني بين الراكب و من دعاه للصعود إلى السفينة<sup>2</sup> ، و الشأن في ذلك كالأشأن بالنسبة للدعوة إلى الغذاء، و من ثم لا يستطيع الراكب المجاني أن يطالب الناقل بالتعويض عن أي أضرار لحقت به إلا إذا أثبت خطأ الناقل و الضرر و علاقة السببية بينهما.<sup>3</sup>

إلا أنه وفقا للمادة 850 ق ب ج والتي تنص صراحة على أنه " تطبق أحكام هذا الفصل أيضا على النقل المجاني الذي يتم من قبل المؤسسات البحرية للنقل"<sup>4</sup>.

بالتالي يستثنى من ذلك الحكم و تطبق أحكام عقد نقل الأشخاص في حالة النقل المجاني الذي يقوم به ناقل بحري محترف<sup>5</sup>، ذلك أن مثل هذا الناقل لا يرضى عادة القيام بنقل شخص دون مقابل إلا إذا كان يرجو من وراء ذلك نفعا ماديا كما إذا استضاف رياضيا مشهورا أو ممثلا ذائع الصيت قاصدا بذلك الدعاية لمنشأته ، أو تعلق الأمر بافتتاح خط ملاحى جديد للسفينة ، أو بالرحلة الأولى لسفينة جديدة.

<sup>1</sup> محمد عبد الفتاح ترك ، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 496.

<sup>2</sup> Antoine Vialard , Droit maritime, 1<sup>er</sup> édition , puf, France, 1997, p 445.

<sup>3</sup> كمال حمدي ، المرجع السابق ، ص 791.

<sup>4</sup> L. 5421-8/2 Code des transports français « les dispositions de la présente section ne s'appliquent. ni aux transport bénévole,

elles s'appliquent aux transports gratuits effectués par une entreprise de transports maritime »

تقابلها المادة 265 قانون البحري المصري " لا تسري أحكام عقد نقل الأشخاص المنصوص عليها في هذا الفصل على

النقل المجاني إلا إذا كان الناقل محترفا"

<sup>5</sup> محمود سمير الشراوي ، محمد القليوبي ، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، مصر ، 2011 ، ص 472.

كذلك تسري أحكام عقد نقل الأشخاص على النقل المجاني إذا كان النقل بقصد تنفيذ التزام وضعه القانون على عاتق الناقل مثل إعادة البحار الذي انتهى عقده بالخارج إلى الوطن ، أو بناء على شرط أدرجته الجهة الإدارية المختصة لصالح بعض الأفراد عند منحها الناقل امتياز النقل<sup>1</sup>.

قد يكون النقل بمقابل غير نقدي إذ يعد نقل تابعي الناقل أو مستخدميه و عائلاتهم لعدد معين من الرحلات من قبيل النقل بمقابل مدفوع لأن هذه المزايا تعد جزءا من أجر التابع أو المستخدم<sup>2</sup>.

أخيرا فإن نقل الأطفال و صغار السن مع ذويهم دون مقابل يكون خاضعا لعملية النقل الأصلية فيأخذ حكمها و يكون نقلا بمقابل طالما كان النقل الأصلي بمقابل<sup>3</sup>.

#### رابعاً: أن يكون النقل عن طريق البحر

يعني هذا الشرط أن يتم النقل على متن السفينة سواء داخل الكبائن المخصصة لنقل الركاب أو على ظهر السفينة ، كما يستوي أن يتم النقل بواسطة سفينة مخصصة لنقل الركاب أو غير مخصصة لنقل الركاب كما لو كانت سفينة بضائع ، إلا أنها تكون معدة أصلا لنقل الركاب<sup>4</sup>.

أخيرا فإنه يستوي نقل الأشخاص من ميناء إلى ميناء آخر أو أن يبقى الشخص على متن السفينة حتى يعود إلى ميناء القيام مرة أخرى ، كما لو قامت سفينة بالإبحار من ميناء معين و رست في عدة موانئ في البحر الأبيض المتوسط و أوروبا ثم أمريكا الشمالية ثم

<sup>1</sup> كمال حمدي ، المرجع السابق ، ص 792.

<sup>2</sup> إيمان فتحي حسن الجميل ، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني و الاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص 174 ، كمال حمدي ، المرجع السابق ، ص792.

<sup>3</sup> محمد عبد الفتاح ترك ،عقد النقل البحري، المرجع السابق ، ص 497 ، كمال حمدي ، المرجع السابق ، ص 792.

<sup>4</sup> محمد عبد الفتاح ،عقد النقل البحري ،المرجع السابق ، ص 497.



عادت مرة أخرى و تعرف هذه الرحلة في العرف البحري بمصطلح الرحلة الدائرة أو Round trip.<sup>1</sup>

### الفقرة الثانية: تعريف عقد نقل المسافرين بحرا وفقا للاتفاقيات الدولية

تنقسم مختلف دول العالم المهتمة بالنقل البحري للأشخاص بين عضوية الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد الخاصة بنقل الركاب بطريق البحر لسنة 1961 الموقعة في بروكسل و بين اتفاقية أثينا لعام 1974 الخاصة بنقل الركاب و أمتعتهم بحرا و بروتوكولاتها المعدلة.

### أولا : اتفاقية بروكسل لعام 1961 الخاصة بنقل الركاب

تطرقت المادة الأولى الفقرة الثانية من المعاهدة على أن "عقد النقل هو العقد الذي يبرم بواسطة أو لحساب ناقل لنقل الركاب فيما عدا الإيجار " ثم تكلمت نفس المادة الفقرة السادسة على سريان المعاهدة على النقل الدولي ، أي نقل يكون فيه مكان القيام و مكان الوصول طبقا لعقد النقل واقعين إما في دولة واحدة إذا كان هناك ميناء للوقوف في الوسط يقع في دولة أخرى أو في دولتين مختلفتين .

طبقا للمادة الثانية من المعاهدة أنه تطبق أحكامها على أي نقل دولي بالمعنى السابق تحديده، إذا كانت السفينة تحمل علم إحدى الدول المتعاقدة أو إذا كان مكان القيام أو مكان الوصول طبقا لعقد النقل واقعا في دولة متعاقدة.

بالتالي تسري المعاهدة على نقل الأشخاص الذي تقوم به سفينة تحمل علم دولة متعاقدة أو سفينة لا تحمل علم دولة متعاقدة متى كان ميناء القيام أو ميناء الوصول المحددين في عقد النقل واقعا في دولة متعاقدة أي يكفي وقوع أحد المينائين في دولة

<sup>1</sup> محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 498، كمال حمدي، المرجع السابق، ص 792، محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 473.

متعاقدة، على أن يقع هذان الميناءان في دولتين مختلفتين أو في دولة واحدة إذا وقفت السفينة في ميناء متوسط يقع في دولة أخرى لا يشترط أن تكون متعاقدة<sup>1</sup>.

يقصد بالدولة المتعاقدة في حكم المعاهدة، الدولة التي أصبح تصديقها أو انضمامها لهذه المعاهدة نافذا المفعول و لم يصبح انسحابها منها نافذ المفعول<sup>2</sup>.

كما تقضي المعاهدة بعدم سريانها على إيجار السفينة بمعنى أن يخضع لأحكامها كل عقد يبرم بين مالك السفينة أو مستأجرها أو مجهزها لحساب أحدهم و بين الراكب ، على أن لا تسري المعاهدة على عقد الإيجار، فإذا قام شخص أو مجموعة أشخاص باستئجار سفينة للقيام برحلة معينة ، فإن هذا النوع من الرحلات لا يخضع لأحكام معاهدة بروكسل<sup>3</sup>.

كذلك يجب أن يكون عقد النقل البحري للمسافرين تجاريا تقوم به شركات النقل الخاصة أو الدولة أو الأشخاص المعنوية العامة<sup>4</sup>.

من جهة أخرى تطرقت معاهدة بروكسل للفترة التي يكون فيها المسافر في حراسة الناقل و المقصود به الفترة التي يكون فيها الراكب على ظهر السفينة، و كذلك عمليتي ركوبه و نزوله ، و لكنه لا يتضمن الفترة التي يكون بها الراكب في محطة بحرية أو على رصيف أو أي مبنى آخر في الميناء، و يتضمن لفظ النقل أيضا النقل المائي من الرصيف إلى السفينة أو العكس إذا كانت تكاليف ذلك تدخل في الأجرة أو إذا كانت المركب المستعملة في هذا النقل الإضافي قد وضعت تحت تصرف الراكب بواسطة الناقل<sup>5</sup>، و على ذلك إذا حدث الضرر خارج نطاق فترة النقل البحري بالمعنى المتقدم أو أثناء توقف السفينة في أحد الموانئ حيث نزل الراكب للتنزه في الميناء أو لقضاء بعض حاجياته الشخصية، فإن

<sup>1</sup> محمود سمير الشراوي ، محمد القليوبي ، المرجع السابق ، ص 488.

<sup>2</sup> الفقرة السابعة من المادة الأولى من اتفاقية بروكسل الخاصة بنقل الركاب بطريق البحر لسنة 1961.

<sup>3</sup> محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 546.

<sup>4</sup> عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 424.

<sup>5</sup> المادة الأولى ، الفقرة الخامسة من اتفاقية بروكسل 1961.

المعاهدة لا تحكم مسؤولية الناقل حيث تتحدد المسؤولية و وفقا لأحكام القانون الوطني و قواعد الاختصاص الذي تشير إليه قواعد القانون الدولي الخاص<sup>1</sup> .

**ثانيا : اتفاقية أثينا لعام 1974 الخاصة بنقل الركاب و أمتعتهم بحرا**

تضمنت اتفاقية أثينا عدّة تعاريف من المصطلحات القانونية بشكل مفصل و أكثر وضوح مما قدمته اتفاقية بروكسل .

يقصد بعقد النقل وفقا للمادة الأولى الفقرة الثانية من اتفاقية أثينا" بأنه العقد المبرم بين الناقل أو لحسابه لنقل راكب أو راكب مع أمتعته و ذلك بحسب الأحوال"<sup>2</sup> من خلال التعريف السابق يتضح جليا أن عقد النقل قد يشمل الراكب وحده فقط و قد يشمل الراكب و أمتعته معا.

ثم تطرقت نفس المادة في فقرتها التاسعة على سريان المعاهدة على النقل الدولي أي النقل الذي يكون فيه مكان الانطلاق و مكان الوصول وفقا لعقد النقل واقعتين في دولتين مختلفتين أو واقعا في دولة واحدة فيما إذا كان عقد النقل أو خط السير المحدد قد أشار إلى ميناء للتوقف متوسط في دولة أخرى.

هذا وقد أشارت المادة الثانية من المعاهدة على أن تطبق أحكامها على أي نقل دولي حينما: أ/ترفع السفينة علم دولة طرف في هذه الاتفاقية أو أنها مسجلة في مثل تلك الدولة أو

ب/ أن عقد النقل قد أبرم في دولة طرف في هذه الاتفاقية، أو

<sup>1</sup> عدلي أمير خالد ، عقد النقل البحري ، دار الجامعة الجديدة ، مصر ، 2006 ، ص 122 ، عبد الفضيل محمد أحمد ، القانون الخاص البحري ، الطبعة الأولى ، دار الفكر و القانون للنشر و التوزيع ، مصر ، 2011 ، ص 470 ، محمد القليوبي ، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، مصر ، 1982 ، ص 343.

<sup>2</sup>Art 1/2 convention d'Athènes 1974 « contrat de transport signifie un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte pour le transport par mer d'un passager ou . le cas échéant .d'un passager et de ses bagages »

ج/ أو إذا كان مكان الإبحار أو مكان الوصول وفقا لعقد النقل في دولة طرف في هذه الاتفاقية.

### الفرع الثاني: أطراف عقد النقل البحري للمسافرين

في المفهوم المعتاد لأطراف العلاقة البحرية في النقل البحري للمسافرين نجد الناقل البحري من جهة و المسافرين من جهة أخرى.

### الفقرة الأولى: الناقل البحري

يعرف الناقل بصفة عامة بأنه " تقني يحترف عملية نقل الأشخاص و الأشياء أو أنه كل شخص يتعهد بمقتضى عقد النقل بالتكفل بالنقل أو بتنفيذه عبر البر أو البحر أو الجو أو عن طريق إشراك عدة وسائل للنقل"<sup>1</sup>

عرفته اتفاقية بروكسل لسنة 1961 الخاصة بنقل الركاب " هو أي شخص من الأشخاص التاليين يكون طرفا في عقد النقل سواء كان مالكا، مستأجر السفينة ، أو مجهزةا"<sup>2</sup>

كما عرفته اتفاقية أثينا لسنة 1974 الخاصة بنقل الركاب و أمتعتهم بحرا بأنه "أي شخص يبرم بنفسه أو يبرم باسمه عقد نقل سواء تمّ النقل فعليا من قبله أو من قبل ناقل فعلي هذا الأخير يعرف على "أنه أي شخص غير الناقل الذي يؤمن فعليا النقل كاملا أو جزء منه سواء كان هذا الشخص مالك السفينة أو مستأجرها أو مستغلها"<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> دلال يزيد ، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي و الدولي ، رسالة دكتوراه في القانون الخاص ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، السنة الجامعية 2009-2010، ص 76.

<sup>2</sup> المادة الأولى الفقرة الأولى من إتفاقية بروكسل 1961.

<sup>3</sup> Art 01 convention d'Athènes 1974 « transporteur » désigne une personne par qui ou pour le compte de qui un contrat de transport a été conclu que le transport soit effectivement assuré par cette personne ou par un transporteur substitué »

«transporteur substitué» désigne une personne autre que le transporteur, que ce soit le propriétaire, l'affrètement ou l'exploitant d'un navire, qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport;

الملاحظ أن المادة الرابعة من إتفاقية أثينا 1974 اعترفت بالناقل الفعلي و هذا على خلاف إتفاقية بروكسل 1961

بالتالي الناقل هو أي شخص يبرم بنفسه أو يبرم باسمه عقد نقل سواء تم النقل فعليا من قبله ويعرف هنا بالناقل المتعاقد لأنه هو الذي تعاقد مع الراكب على تنفيذ النقل ، أو من طرف ناقل فعلي و يقصد به المنفذ وهو أي شخص غير الناقل الذي يؤمن فعليا على النقل كله أو جزء منه سواء كان هذا الشخص هو مالك السفينة أو مستأجرها أو تجهزها، وقد تعهد بإنجاز عقد النقل البحري بوسائله الخاصة<sup>1</sup>.

المشعر الجزائري عند تعريفه لعقد النقل في أحكام المادة 36 من ق ت ج " بأن عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين ...."<sup>2</sup>

في هذا الصدد يعاب على المشعر استعمال عبارة " بأن يتولى بنفسه " المذكورة بصدر المادة بحيث يفهم منها أن عملية تنفيذ العقد يقوم بها الناقل فقط في حين أنه لا مانع من أن يعهد الناقل بتنفيذه النقل إلى ناقل آخر

لم يعرف المشعر الجزائري الناقل البحري في القانون البحري ، إذ هو قصور يشوب القانون بل اكتفى فقط بتعريف المجهز في المادة 572 من ق ب ج على "أنه يعتبر مجهزا كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا للسفينة و إما بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة "

من جهة أخرى لم يؤكد المشعر الجزائري على ضرورة استغلال الناقل البحري بنفسه لتلك الخدمات<sup>3</sup>، فيثار الإشكال حول مدى اكتساب وكالات السياحة و الأسفار لصفة الناقل البحري أو وكيلا بالعمولة للنقل ؟

<sup>1</sup> إيمان فتحي حسن الجميل ، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص المرجع السابق، ص 282.

<sup>2</sup> الأمر رقم 59-75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-02 المؤرخ في 06 فبراير 2005 ج ر 11 المؤرخ في 09-02-2005.

<sup>3</sup> بالنسبة لمرفق النقل البحري وهذا من خلال قانون 05-98 المتضمن القانون البحري الجزائري الذي فتح نشاط النقل البحري و باقي النشاطات المكملة و المساعدة له معتمدا على أسلوب الامتياز أحد طرق تفويض المرافق العامة ، وهكذا تم

## أولاً: وكالة السياحة والأسفار ناقلا أو وكيلة بالعمولة للنقل

إذا كان القضاء وخاصة في فرنسا قد اعتبر العقد الذي يربط وكالة السياحة والأسفار<sup>1</sup> بالزبون عقد وكالة مأجورة لتوفر شروطها القانونية فقد اتجه في أحكاما أخرى إلى تكييف هذه العلاقة على أنها نقل أشخاص<sup>2</sup>، سواء تم النقل برا أو بحرا أو جوا بحسب نوع وسيلة النقل المستعملة<sup>3</sup> وبالتالي قد تكون الوكالة ناقلا وفي أحكام مغايرة يعتبرها وكالة بالعمولة للنقل.

## أ/ وكالة السياحة والأسفار ناقلا

يمكن أن تحوز وكالة السفر صفة الناقل البحري إذا قامت بتنظيم رحلة بحرية و كانت مالكة لوسيلة النقل "السفينة" أو مستأجرة لها كما هو الحال في عقد استئجار السفينة لرحلة أو حين تظهر في نظر المسافرين بمظهر الناقل البحري.

تعديل المادة 571 ق ب ج المكرسة للاحتكار ، حيث أكد المشرع على الطابع العام لملكية النقل البحري من جهة ، إلا أنه نص على إمكانية أن يكون محلا للامتياز من جهة أخرى ، يمنح الامتياز على أساس دفتر الشروط وفقا للشروط و= الكيفيات المحددة في التنظيم ، من خلال إصدار عدة نصوص تنظيمية ابتداء من سنة 2000 ويتعلق الأمر بالمراسم التالية : أ/ المرسوم التنفيذي رقم 81-2000 المؤرخ في 09 أبريل 2000 المحدد لشروط استغلال خدمات النقل البحري و كفياته ، ج ر رقم 02 لسنة 2000

ب/ المرسوم التنفيذي رقم 261-2002 المؤرخ في 17 أوت 2002 الذي يحدد شروط استغلال خدمات النقل البحري و كفياته ج ر رقم 56 لسنة 2002.

ج/ المرسوم التنفيذي رقم 57-2008 المؤرخ في 13 فبراير 2008 المحدد لشروط منح امتياز خدمات النقل البحري ج ر رقم 09 لسنة 2008.

<sup>1</sup> نظم المشرع الجزائري أحكام وكالة السياحة و الأسفار بموجب القانون رقم 99-06 المؤرخ في 18 ذي الحجة 1419 هجري الموافق ل 04 أبريل 1999 يحدد القواعد التي تحكم نشاط وكالة السياحة و الأسفار ج ر 24 بتاريخ 07 فبراير 1999

<sup>2</sup> أحمد سعيد الزقرد ، عقد الرحلة ، الطبعة الأولى ، ديوان المكتبة العصرية ، مصر ، 2008 ، ص 69.

<sup>3</sup> سوزان علي حسن ، التشريعات السياحية و الفندقية ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، مصر ، 2003 ، ص 138 ، جمال عبد الرحمان محمد علي ، العقد السياحي ، مطبعة كلية علوم بني سويف ، مصر ، 2003 ، ص 20.

## 1/ وكالة السياحة و الأسفار مالكة لوسائل النقل

يحدث أحيانا أن تقوم وكالات السياحة و الأسفار بتنفيذ الرحلة المعلن عنها بصورة شخصية، أي بوسائل نقل مملوكة لها<sup>1</sup>، وهو نشاط يرخص به القانون الجزائري حيث نصت الفقرة السادسة من المادة الرابعة من القانون 99-06 السالف الذكر أنه " تتمثل الخدمات المرتبطة بوكالة السياحة و الأسفار في النقل السياحي .... حسب الشروط و التنظيم المعمول بهما لدى مؤسسات النقل "

هذا ولا يمكن تكييف عقد الرحلة بوصفه نقلا لمجرد أن الوكالة مالكة لوسيلة النقل ، بل يلزم أن يكون لها حق الإشراف و المراقبة لوسيلة النقل و على قائدها<sup>2</sup>، ويؤكد الفقهاء أن امتلاك الوكالة لوسائل النقل هو دليل على أن النقل عنصر جوهري في الاتفاق بين الوكالة المنظمة للرحلة و العملاء.

## 2/ وكالة السياحة و الأسفار مستأجرة لوسائل النقل

غالبا ما تلجأ وكالات السياحة إلى استئجار وسائل النقل وهذا نشاط معترف به بموجب الفقرة الأخيرة من المادة الرابعة من القانون 99-06 المذكور أعلاه وهذا نظرا لافتقارها للسفن البحرية مما يجعلها تقوم باستئجار سفن مملوكة لشركات النقل البحري إما لرحلة معينة أو مجموعة من الرحلات و تطبيقا لذلك ظهر عقد الرحلات البحرية السياحية les croisières maritimes<sup>3</sup> و الذي بموجبها المسافر لا يتعاقد مع الناقل و إنما مع مكتب وكالة سياحية

<sup>1</sup> أحمد السعيد الزقرد ، المرجع السابق ، ص 74.

<sup>2</sup> أحمد السعيد الزقرد ، المرجع السابق ، ص 74، جمال عبد الرحمان محمد علي ، المرجع السابق ، ص 20.

<sup>3</sup> نظم المشرع الفرنسي عقد الرحلات البحرية في المواد 47،48،49، من القانون 66-420 الفرنسي السالف الذكر ، كذلك المشرع المصري من المادة 273 إلى المادة 278 من القانون البحري المصري. المشرع الجزائري أدرج مؤخرا ضمن ترسانته القانونية مرسوم تنفيذي رقم 16-203 المؤرخ في 20 شوال 1437هـ الموافق ل 25 يوليو 2016، المحدد شروط و كفاءات ممارسة نشاطات النقل البحري الحضري و النزهة البحرية. ج ر رقم 44 لسنة 2016. حيث عرف في المادة الثانية منه " النقل البحري الحضري بأنه نشاط النقل البحري المنتظم للأشخاص بين الموانئ الوطنية الذي يتم على متن

تتولى تنظيم الرحلة و يتوقف اكتساب هذه الوكالات لصفة الناقل البحري من عدمه على طبيعة الخدمات التي تقدمها فإذا اقتصر دورها على حجز التذاكر أو إصدارها أو استلامها فلا تكتسب صفة الناقل البحري فهي بذلك لا تقدم خدمات النقل ، أما إذا قامت باستئجار السفينة و تولت بنفسها عملية النقل فلا شك في اكتسابها لصفة الناقل المتعاقد و تخضع بالتالي لذات الأحكام التي يخضع لها الناقل البحري ، فالمشرع أراد بذلك حماية المسافرين من عبث منظمي الرحلات البحرية السياحية<sup>1</sup> .

يبقى منظم الرحلة البحرية السياحية مسؤولاً عن كافة الأضرار التي تلحق بالمسافر المشترك عن تنفيذ عقد النقل ومسؤوليته في هذا الصدد هي نفس مسؤولية الناقل البحري<sup>2</sup>، إذ يسأل عن تعويض الضرر الذي يصيب المسافرين و أمتعته أثناء تنفيذ عقد النقل البحري، هنا المتضرر يرجع على شركة السياحة و الأسفار بالتعويض باعتبارها ناقلاً أو الرجوع على شركة النقل البحري أو الاثنتين معا ، وتستطيع شركة السياحة الرجوع على الجهة المنفذة بالتعويض<sup>3</sup>، بعبارة أخرى إذا تبين أن الباخرة المتفق عليها تم باستبدالها بأخرى ليست على المستوى الأول من حيث الرفاهية ، أو أن الغرفة المتفق على إبحارها في الباخرة ليست مريحة ، التزمت الوكالة بالتعويض بوصفها ناقلاً<sup>4</sup> .

في قضية تتلخص وقائعها في أن الزوجين Mazerand قد اقترحا على وكالة السياحة و الأسفار رحلة حدد برنامجها ، و كل مرحلة من مراحلها سلفا ، وقد اشتملت هذه الرحلة

---

السفن التي تنقل المسافرين ، "التنزه في البحر: " نشاط نزهة إركاب المسافرين للقيام بجولة في البحر على متن سفن بالقرب من الساحل"

<sup>1</sup> محمود مختار أحمد بريري ، قانون التجارة البحرية ، دار النهضة العربية ، مصر ، 1999 ، ص 454 .

<sup>2</sup> محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق ، ص 543 .

<sup>3</sup> علي حميد كاظم ، المسؤولية العقدية لشركات السياحة و السفر في عقد الرحلة ، مجلة رسالة الحقوق، الجامعة المستنصرية ، العدد الأول ، 2010 ، ص 169 .

<sup>4</sup> قماز ليلي إدياز ، الروابط القانونية بين وكالات السياحة و السفر و العملاء ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير ، تخصص قانون النقل ، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، 2003-2004 ، ص 28 .



البحرية على مراحل يتم نقلها فيها برا أو جوا ، فقضت المحكمة أن الناقل وحده المسؤول وأن وكالة السياحة والأسفار لا تعتبر مسؤولة بوصفها مقاولا و أن العقد ذاته لا يعد جولة بحرية<sup>1</sup>.

### 3/ وكالة السياحة و الأسفار في مظهر الناقل البحري

قد لا تمتلك وكالة السياحة و الأسفار وسيلة النقل "السفينة" ولا تستأجرها، ولا تشارك في تنفيذ الرحلة البحرية، و بالرغم من ذلك فإنها قد تعد ناقلا بحريا إذا ما ولدت في اعتقاد الراكب أنها هي الناقل الحقيقي و ذلك أخذا بنظرية مستقرة هي نظرية "الأوضاع الظاهرة « Théorie d'apparences » وقد قصد من ذلك تشديد الالتزامات ومن ثم مسؤولية وكالات السياحة والأسفار و حماية المسافر حسن النية معتقدا أن الوكالة المنظمة هي الناقل الحقيقي، بشرط أن يكون اعتقاده قد بني على أساس معقول ، ولا يكلف العميل بإثبات اعتقاده.<sup>2</sup>

فيما يخص نظرية الأوضاع الظاهرة مر موقف القضاء الفرنسي بمرحلتين على الرحلات البحرية .

في المرحلة الأولى : قبل القضاء باعتقاد العميل بأن الوكالة المنظمة للرحلة ناقل لمجرد أنها تتصرف بوصفها الناقل الحقيقي ، ويتوسع في تطبيق الأوضاع الظاهرة وهذا قبل قانون 66-420 المؤرخ في 18 جوان 1966 الخاص بعقود إيجار السفينة و النقل البحري الفرنسي و تأكد في عدة أحكام منها في دعوى شهيرة باسم Batory حيث أعلنت إحدى وكالات السياحة والأسفار عن تنظيم جولة بحرية ، وقد قامت بتأجير الباخرة باسمها ولحسابها ، وحدث أن ألغيت بعض مراحلها ، فأكدت المحكمة مسؤولية الوكالة بوصفها ناقلا لأنها ظهرت بمظهر الناقل البحري و أعلنت أن الرحلة جميعها للوكالة.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> نقض مدني 15 فبراير 1977 مشار إليه : أحمد السعيد الزقرد، المرجع السابق ، ص 78.

<sup>2</sup> أحمد السعيد الزقرد ، المرجع السابق ، ص 84.

<sup>3</sup> مشار إليه لدى أحمد السعيد الزقرد ، المرجع السابق ص 89 / 464-1960-288 obs mo f 1960-464 / 89 Com .11 mai 1960 gp

في المرحلة الثانية حرص المشرع الفرنسي على تنظيم عقد الرحلات البحرية تنظيمًا مفصلاً بعد صدور قانون 1966 المذكور اعلاه على نصوص أمرة لا يجوز مخالفتها وألزم وكالات السياحة والأسفار بتنفيذ العقد وفقاً لمقتضيات حسن النية في تنفيذ العقود ، و إضافة إلى تشديد التزامات و مسؤولية الوكالة المنظمة للجولة البحرية يشمل تجهيز السفينة و الذين يقومون بدور محدد في نطاق الجولة البحرية.<sup>1</sup>

### ب/وكالة السياحة والأسفار وكيل بالعمولة للنقل

بالرجوع إلى أحكام المادة 37 من ق ت ج ، الوكالة بالعمولة للنقل هي " اتفاق يلتزم بمقتضاه تاجر بأن يباشر باسمه الخاص أو باسم موكله أو شخص من الغير نقل أشخاص أو أشياء و أن يقوم عند الاقتضاء بالأعمال الفرعية المرتبطة بالنقل ".<sup>2</sup>

يتضح من هذا النص أن المشرع الجزائري قد خلط بين الوكالة بالعمولة التي يجريها الوكيل باسمه و لحساب الموكل ، وبين الوكالة التجارية التي تجرى باسم الموكل.<sup>2</sup> لم يشر المشرع البحري الجزائري ضمن نصوصه إلى الوكالة بالعمولة لنقل الأشخاص في مجال النقل البحري مثله مثل المشرع المصري ، بالرغم من أن أعمال الوكيل بالعمولة للنقل البحري تعد من قبيل الأعمال التجارية ، و بما أنه لا يوجد تنظيم خاص لهذه العلاقة التجارية البحرية في القانون البحري فإنه يرجع إلى القانون التجاري بوصفه الشريعة العامة. الوكيل بالعمولة باعتباره متخصصاً في مجال النقل يستطيع التفاوض و إبرام العقود في مجال النقل ، من ناحية الشروط و التنظيمات و مراعاة مصلحة العميل.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> أحمد السعيد الزقرد ، المرجع السابق ، ص 90.

<sup>2</sup> قمار ليلي إدياز ، المرجع السابق ، ص 31.

<sup>3</sup> سوزان علي حسن ، عقد الوكالة بالعمولة للنقل وفقاً لقانون التجارة رقم 17 لسنة 1990 ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، مصر ، 2009 ، ص 11 ، سوزان علي حسن ، مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل في النقل الداخلي و الدولي و المتعدد الوسائط ، منشأة المعارف ، مصر ، 1999 ، ص 11

فعلية يمكن القول بأن الوكيل بالعمولة في نقل الأشخاص يلتزم بالتعاقد باسمه مع ناقل ما لأجل توصيل هؤلاء إلى الجهة المتفق عليها ، و قياسا على ذلك تأخذ وكالات السياحة و الأسفار حكم الوكيل بالعمولة إذا لجأت إلى التعاقد مع أصحاب وسائل النقل عند تنفيذ التزامها بنقل الزبائن الذين تعاقدت معهم<sup>1</sup>.

بالتالي الوكالة المنظمة للرحلة تلتزم بعملية النقل و هو التزام بتحقيق نتيجة ولا تعفى من المسؤولية إلا بإثبات سبب أجنبي كقوة القاهرة أو خطأ الغير أو خطأ المتضرر نفسه ، لأن الوكيل بالعمولة للنقل لديه القدرة على التصور و التقدير بالإضافة إلى إمامه بجميع المعلومات المتعلقة بوسائل النقل و المواعيد و التعريفات فضلا عن علمه التام بالقوانين و الاتفاقيات الدولية عندما يكون النقل دوليا<sup>2</sup>.

فتكييف العقد بوصفه عقد وكالة بالعمولة للنقل تعتبر الوكالة في هذا الصدد مسؤولة عن أخطائها الشخصية وعن كل خطأ يقع من الناقلين الذين يتعهدون بتنفيذ عقد نقل المسافرين ، و بذلك تلتزم الوكالة بضمان سلامة الركاب عن أفعالها الشخصية، و أفعال الغير الذين يساهمون في تنفيذ العقد.

تأكيدا لذلك ذهبت محكمة السين الفرنسية برفض دفع وكالة السياحة والسفر بأنها وكلت بأجر عن السياح و أعطتها وصف الوكيل بالعمولة للنقل ، وذلك في قضية شهيرة تعرف باسم قضية" باتوري" تتلخص وقائعها فيما يلي : استأجرت وكالة السياحة و الأسفار فرنسية السفينة البولونية M/S Batory للقيام برحلة بحرية دولية يزر فيها السياح بعض الموانئ و الجزر الثلجية ، و نظرا لتأخر السفينة المذكورة ورغبتها في العودة إلى ميناء الانطلاق في الميعاد لأجل القيام بالرحلة التالية ، لم تصل السفينة المذكورة إلى بعض الجزر و الموانئ المتفق عليها ، فلم يصل الركاب بذلك رفعوا دعوى ضد الوكالة لطلب استرداد المبالغ التي دفعوها مقابل الاستمتاع بهذه الرحلة ، وقد تركز المدعي عليها بعدم مسؤوليتها لكونها وكالة

<sup>1</sup>Courin Patrick et daneau Muriel . droit et droit du tourisme , Bréal éd , France , 1996, p 295.

<sup>2</sup>سوزان علي حسن ، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، مصر ، 2003، ص 12.

بأجر فقط و أنها استبعدت في الإعلانات التي قامت بها بطبعها مسؤوليتها عن الحوادث المادية والمعنوية و التأخيرات و كل أنواع الضرر التي قد تتجم عن الرحلة ، كما احتفظت لنفسها ، فضلا عن ذلك يحق تغيير برنامج الرحلة إذا اضطرتها الظروف إلى ذلك ، غير أن المحكمة رفضت هذه الدفوع ، واعتبرتها وكيلة بالعمولة للنقل و لا يجوز لها الاستفادة من شرط الإعفاء من المسؤولية نظرا للخطأ الجسيم الذي صدر من الناقل، وقد أيدت محكمة استئناف باريس هذا الحكم و أضافت أن شرط الإعفاء من المسؤولية لا ينتج أي أثر، لأنه صيغ في عبارات غامضة<sup>1</sup>.

خلاصة القول فإن عقد الرحلة يتمخض أساسا عن وكالة في الرحلات الفردية، أما الوكالة بالعمولة للنقل فليس إلا وسيلة لإتمام الرحلة ، أي هي حالات استثنائية لا يجب أن يقاس عليها أو يتوسع في تفسيرها ، فقد لجأ إليها القضاء بهدف حماية العميل بتطبيق القواعد المشددة للالتزام بضمان السلامة في هذين العقدين.

قد يكون للموكل الحق في الرجوع مباشرة على الناقل لمطالبته بتعويض الضرر الناجم عن عدم تنفيذ عقد النقل، أو تنفيذه تنفيذا معيبا أو عن تأخير ميعاد الانطلاق أو الوصول، ويتعين هنا إدخال الوكيل بالعمولة للنقل في الدعوى، وتكييف العلاقة بين وكالة السياحة والأسفار و الزبون على أنها وكالة بالعمولة للنقل لا تخلو من فائدة حيث تعتبر الوكالة مسؤولة ليس فقط عن أخطائها الشخصية بل عن كل خطأ يقع من الناقلين الذين يتعهدون بتنفيذ عقد نقل المسافرين<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> حكم مؤرخ في 14-01-1957 و مؤيد بقرار في 25-03-1958 مشار إليه لدى أحمد السعيد الزقرد ، المرجع السابق ، ص 152 153.

<sup>2</sup> أحمد السعيد الزقرد ، المرجع السابق ، ص 93.

## الفقرة الثانية: المسافر

يقصد بالراكب أو المسافر هو كل شخص تعاقد مع الناقل على أن ينقله إلى المكان المحدد في عقد النقل.

عرفته المادة الأولى الفقرة الثالثة من اتفاقية بروكسل 1961 " بأنه الشخص الذي ينقل على سفينة بموجب عقد نقل "، كما عرفته المادة الأولى الفقرة الرابعة من اتفاقية أثينا 1974 "بأنه كل شخص منقول على ظهر السفينة سواء كان ، بموجب عقد النقل ، أو كان مرافقا لمركبة أو حيوانات حية تكون مضمون عقد نقل للبضائع غير مشمولة بهذه الاتفاقية و ذلك بموافقة الناقل"<sup>1</sup>

في المقابل هناك أشخاص لا يطلق عليهم وصف المسافر وهما الراكب خلسة أو المتسلل و الراكب المجاني لانعدام الرابطة العقدية، أي انتفاء عقد النقل البحري للمسافرين.  
أولاً: المسافر أو الراكب المتسلل

تناول المشرع البحري الجزائري موضوع الركاب المتسللين أو المسافرين خفية في الفصل الخامس من الباب الخامس تحت عنوان نقل المسافرين و أمتعتهم من المادة 857 إلى المادة 859 من القانون البحري وخصّص مادّة رادعة لجريمة الإبحار خلسة عبر السفن في المادة 545 من ق ب ج

عرّفته المادة الأولى من اتفاقية بروكسل الخاصة بالركاب المتسللين عبر البحر لسنة 1957 " الراكب المتسلل هو كلّ شخص يركب السفينة للإبحار أو محاولة الإبحار خارج الميناء دون إذن ربّان السفينة أو مالکها أو أي شخص مسؤول عنها."<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Art 01/04 convention d'Athènes « passager : signifie toute personne transportée sur un navire , en vertu d'un transport , ou qui avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivant faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises non régi par la présente convention »

<sup>2</sup> "Une personne qui en port quelconque ou en un lieu en sa proximité se dissimule dans un navire sans le consentement du propriétaire du navire ou du capitaine ou de toute autre personne ayant la responsabilité du navire et qui est à bord après que le navire a quitté ce port ou

عرّفته اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية<sup>1</sup> convention visant à facilitation du trafic maritime « fal » بأنه كلّ شخص مخبأ على متن السفينة أو المخبأ في شحنة البضائع المحمّلة على متن السفينة، دون موافقة المالك أو ربّان السفينة أو كلّ شخص مسؤول عنها وتمّ اكتشافه على متن السفينة بعدما أن تترك هذه الأخيرة الميناء أو في شحنة البضائع أثناء التفريغ في ميناء الوصول و الذي تمّ تبليغه من طرف السلطات المختصة أو من طرف الربّان كمسافر غير قانوني<sup>2,3</sup>

lieu »<https://www.tc.gc.ca/media/documents/securitemaritime/fal-34-4-f.pdf>: date de consultation : 20-05-2015.

<sup>1</sup> تم إبرام إتفاقية تسيير حركة الملاحة البحرية الدولية في 09 أبريل 1965 بلندن و التي دخلت حيز التنفيذ في 05 مارس 1967 والتي عدلت بعض أحكامها في 10 جانفي 2002 و دخل حيز التنفيذ في 01 ماي 2003 ثم كان آخر تعديل في 07 جوان 2005 و الذي دخل حيز التنفيذ في 01 نوفمبر 2006 صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 531-83 المؤرخ في 12 ذي الحجة 1403 الموافق ل 19 سبتمبر 1983 المتضمن الانضمام للاتفاقية ج ر العدد 39 لسنة 1983

<sup>2</sup>«passager clandestin personne qui est cachée à bord d'un navire, ou qui est cachée dans la cargaison chargée ultérieurement à bord d'un navire, sans le consentement du propriétaire ou du capitaine du navire, ou de toute autre personne responsable, et qui est découverte à bord du navire après que celui-ci a quitté le port, ou dans la cargaison lors du déchargement au port d'arrivée, et est déclarée aux autorités compétentes, par le capitaine, comme étant passager clandestin » .disponible dans le site électronique:<https://www.tc.gc.ca/media/documents/securitemaritime/fal-34-4-f.pdf>date du consultation 22-05-2015

<sup>3</sup> تقابلها المادتين 857 و 858 من ق ب ج.

أما المشرّع الفرنسي فقد عرّف الراكب المتسلل في المادة 74 من القانون التأديبي الجزائري للبحرية التجارية<sup>1</sup>، بأنه "كلّ شخص دخل عن طريق الاحتيال السفينة بنية السفر على المدى الطويل في رحلة ساحلية دولية"<sup>2</sup> هذا وقد قام المشرع الفرنسي بتسليط عقوبة على المسافرين الخفي في المادة 15-5531 من قانون النقل الفرنسي<sup>3</sup> بعقوبة الحبس 06 ستة أشهر و غرامة مالية 3750€ (أورو).

المشرع الجزائري هو الآخر سلّط عقوبة على الراكب المتسلل بموجب المادة 545 ق ب ج فقرة 01 "بعقوبة الحبس من ستة (6) أشهر إلى خمس (5) سنوات و بغرامة مالية من 10000 دج إلى 50000 دج، كلّ شخص يتسرّب خلسة إلى سفينة بنية القيام برحلة". المشرّع المصري كذلك وقّع عقوبة على الراكب المتسلّلين في المادة 24 من القانون رقم 167 لسنة 1960 الخاص بالأمن و النظام و التأديب في السفن، الراكب المتسلّل بالحبس مدّة لا تزيد على شهر و بغرامة لا تتجاوز 20 جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين.<sup>4</sup> بالتالي عندما يتسلّل شخص إلى السفينة بقصد السفر بدون تذكرة أو بغير أجرة، يحقّ للربّان في هذه الحالة أن يخرجها في أوّل ميناء تقف فيه السفينة و يسلمه إلى السلطات المختصة.<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande l .17 décembre 1926 et loi n 62-899 du 4 aout 1962 modifié

<sup>2</sup> « Toute personne qui s'introduit frauduleusement sur un navire avec l'intention de faire une traversée de long cours ou de cabotage international », cité par : Judith Attali . Le Transport Maritime De Passagers Clandestins. Mémoire De Master 2 professionnel De Droit Maritime et des Transports .Centre de Droit Maritime et des Transports.Université De Droit D'économie et Des sciences D'aix Marseille 3 Faculte De droit. France, 2007-2008 p 12.

<sup>3</sup> 'Article L5531-15 est puni de six mois d'emprisonnement et de 3750€ d'amende de fait de s'introduire frauduleusement sur un navire avec l'intention de faire une traversée de long cours ou de cabotage international'

<sup>4</sup> محمود سمير الشرقاوي ، محمد القليوبي ، المرجع السابق ، ص 474.

على الريان طبقا للمادة 858 ق ب ج أن يقدم إلى هذه السلطات تصريحاً موقعا منه و يتضمن جميع المعلومات التي لديه و المتعلقة بالراكب الخفي بما في ذلك جنسيته و ميناء ركوبه و تاريخ و ساعة العثور عليه و موقع السفينة الجغرافي في ذلك التوقف و التاريخ و كذلك ميناء ذهاب السفينة و موانئ التوقف التالية مع تواريخ الوصول و المغادرة.

فتقوم السلطات المختصة بميناء نزول المتسلل باستلامه و تتخذ حياله الإجراءات

التالية :

\* إعادته إلى موطنه أو أي بلد يسمح له بذلك أو

\* إلى الميناء الذي ركب فيه السفينة أو

\* إلى آخر ميناء أكتشف وجود المسافر خلصة بعد مغادرة السفينة لهذا الميناء أو

\* إلى ميناء دولة علم السفينة الذي ركبها المسافر خلصة.

في جميع الحالات يجب على السلطات المختصة الأخذ في الاعتبار الأسباب التي

يبدلها المسافر خلصة في عدم رغبته إعادته إلى أي من هذه الأماكن<sup>2</sup>.

### ثانيا: الراكب المجاني

إن نقل الأشخاص الذي يتم بدون مقابل نقدي ، قسمه القضاء الفرنسي بين النقل الذي يتم دون مقابل نقدي مع وجود مقابل من نوع آخر كأن تكون للناقل مصلحة في عملية النقل و طبق على هذا النوع من النقل قواعد المسؤولية عن الأشياء،<sup>3</sup> بينما تردد القضاء بالنسبة للنقل الذي يتم على سبيل المجاملة البحتة بين تطبيق القواعد العامة للمسؤولية المدنية ، و

<sup>1</sup> لمزيد من التفصيل حول موضوع الركاب المتسللين: أنظر بلغازي نورالدين، الركاب المتسللين على متن السفن البحرية التجارية، دراسة مقارنة على ضوء القانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، جامعة تلمسان، العدد الخامس، 2017، ص 399 و ما يليها.

<sup>2</sup> سعيد يحي، الوجيز في التجارة البحرية الدولية و النصوص و الإتفاقيات الدولية و الأدوار المتبعة للريان و ملاك السفن ، المكتب العربي الحديث، مصر، 2007، ص 86.

<sup>3</sup> أشرف جابر السيد ، إلتزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص برا ، مجلة إتحاد الجامعات العربية للدراسات و البحوث القانونية، العدد الثاني ، 2003، ص 05.



إلزام المضرور بإثبات خطأ الناقل إذا كان النقل قد تم بدون أي مقابل ، وتطبيق قواعد المسؤولية عن الأشياء ، و إن كان قد استقر في نهاية الأمر على تطبيق قواعد المسؤولية عن الأشياء على النقل على سبيل المجاملة البحثة<sup>1</sup> .

نظرا لأن القضاء قد اتخذ فكرة المقابل معيارا لتحديد طبيعة النقل التي ربط بينها وبين نظام المسؤولية الذي يخضع له الناقل ، فقد ميز القضاء بين صورتين لنقل الأشخاص .  
**الصورة الأولى : النقل الذي يتم بمقابل نقدي** : هنا يوجد عقد النقل ، وقد أصطلح القضاء الفرنسي على تسمية هذه الصورة بالنقل بعوض *transport titre onéreux* وقد أنشأ التزاما محددًا على عاتق الناقل بضمان سلامة المسافر أو الراكب الذي تقع إصابته أثناء النقل .  
**الصورة الثانية : النقل الذي يتم نظير مقابل غير نقدي أو دون أي مقابل** : وقد أصطلح القضاء الفرنسي على تسمية هذه الصورة بالنقل المجاني *transport gratuit* ، ويتبين من هذه الصورة الثانية للنقل ، النقل بالمجان أنه لا يقصد به انعدام المقابل من أي نوع كما يوحي بذلك المدلول اللفظي لكلمة "مجان" ، و إنما تعني انعدام المقابل النقدي مع توافر مقابل من نوع آخر أو عدم توافر أي مقابل من أي نوع ، فالمجانية إذن لها مفهومان ، مفهوم واسع وهو وجود مقابل غير نقدي ، ومفهوم ضيق وهو انعدام المقابل من أي نوع عندما يكون النقل على سبيل المجاملة البحثة و هو ما اصطلح القضاء على تسميته بالنقل مجاملة<sup>2</sup>.

عموما لا يستطيع الراكب المجاني في مجال النقل البحري مطالبة الناقل عن أي أضرار تحدث له لانعدام الرابطة العقدية بينه وبين الناقل إلا إذا أثبت خطأ الناقل و الضرر وعلاقة السببية و كذلك لا يجوز التمسك بالالتزام بضمان السلامة لانقضاء التعاقد ، لأن

<sup>1</sup> طلبة وهبة خطاب ، المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص بالمجان ، دراسة قضائية مقارنة، دار الفكر العربي للطباعة و النشر، مصر، ص 18.

<sup>2</sup> وجدي عبد الواحد علي ، التعويض عن الإخلال بالتزام ضمان سلامة الراكب و المسافرين ، الطبعة الأولى ، شركة ناس للطباعة ، 2004، ص 77.

الناقل الذي يعرض أو يقبل تأدية خدمة بنية المجاملة لا تتصرف إرادته إلى ترتيب أي أثر قانوني و لا يرتب في ذمته التزاما بأدائها ، فإذا عجز الناقل عن متابعة السير إلى مكان الوصول فإنه لا يلتزم أمام هذا المسافر بأي التزامات و لا يكون قد أخل بالتزام عقدي بنقله، وكذلك لو أصيب المسافر أثناء الطريق بسبب يرجع إلى خطأ من الناقل فيكون وقتها مسؤولا أمامه تقصيريا لأن سلوكه يعد خطأ تقصيريا<sup>1</sup> .

المشعر البحري الجزائري وضع استثناء كما سبق الإشارة إليه حول النقل المجاني في حكم المادة 850 الفقرة الأولى في حالة ما إذا كان النقل تم من طرف المؤسسات البحرية للنقل باعتبارها محترفا في حالة قيامه بنقل شخص مشهور دون مقابل بغية الحصول على إشهار ترويجي لمؤسسته أو تعلق الأمر بافتتاح خط ملاحى جديد للسفينة ، أو بالرحلة الأولى لسفينة جديدة.<sup>2</sup>

### الفرع الثالث: الطبيعة القانونية للعقد

لا يمكن أن يعتبر عقد نقل المسافرين بحرا من قبيل إجارة الأشياء ذلك أن هذا الإيجار يجب أن يرد على شيء معين في العقد وفقا للمادة 467 ق م ج<sup>3</sup> ، ولكن بالنسبة لعقد نقل المسافرين بحرا فقد لا تعين السفينة في العقد و ذلك كأن يتفق المسافر مع الناقل على السفر بسفينته القادمة أو على سفينته فيما بعد ، كما أن الناقل كثيرا ما يحتفظ بحق تغيير السفينة أثناء الطريق ، و أما في إجارة الاشياء فإنه يلتزم وفقا للقواعد العامة بأن يسلم المستأجر العين المؤجرة حسب نص المادة 476 ق م ج و التي تقابلها المادة 546 من القانون المدني

<sup>1</sup> إيمان فتحي حسن آجميل، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق ، تخصص القانون التجاري البحري ، جامعة الإسكندرية ، 2015، ص 28.

<sup>2</sup> كمال حمدي ، المرجع السابق ، ص 727.

<sup>3</sup> الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني الجزائري ، ج ر رقم 78 لسنة 1975 المعدل و المتمم بالقانون رقم 05-10 المؤرخ في 20 جوان 2005 ، ج ر رقم 44 لسنة 2005.

المصري،" فالإيجار عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن يمكن المستأجر من الانتفاع بشيء معين مدة معينة لقاء أجر معلوم .

كما أن المجهز أو الناقل يحتفظ بحيازة السفينة و إدارتها و لا يلتزم الناقل بوضع السفينة تحت تصرف المسافرين فحسب بل عليه أيضا أن يستخدم فضلا عن ذلك خدمات تابعيه الذين يظلون خاضعين لأوامره و سلطانه كما أن الناقل هو الذي يقوم بتزويده السفينة الوقود و المؤونة و كل ما يلزم لملاحة السفينة .<sup>1</sup>

إذا تعاقد المسافر على السفر في سفينة معينة و في مكان معين فيها فلا يمكن اعتبار عقد نقل المسافرين من قبيل إجارة الأشياء لأن تعيين السفينة و تعيين المكان الذي يشغله المسافر لا يخرج عن كونه شرطا في العقد.<sup>2</sup>

كذلك فإن محل العقد الرئيسي و الغرض الذي يهدف إليه طرفاه يتجاوز نطاق تأجير مكان معين في السفينة فالناقل يلتزم بمقتضى العقد بأن ينقل المسافر من ميناء القيام إلى ميناء الوصول و أن يقدم له الطعام و المأوى و العلاج أثناء السفر و هذه الالتزامات لا تتدرج بأي حال من الأحوال في عداد ما يلتزم به المؤجر قبل المستأجر بل هي أدرجت في معنى المقابلة و مع ذلك فإن بعض القانونيين يرون أن عقد نقل المسافرين شبيه تماما بمشاركة تأجير السفينة<sup>3</sup>، و يجب عدم الخلط بينهما فبينما العقد الأول خاص بنقل المسافرين ، فالعقد الثاني خاص بنقل البضائع .

أما الأمتعة التي يحملها المسافر معه في غرفته و لم يسلمها للريان فهي تابعة للعقد الخاص بنقله بالذات و بناء على ذلك لا تسري أحكام مشاركة تأجير السفينة على نقل المسافرين بل يخضع هذا العقد لما جاء به القانون البحري ، أما الأمتعة التي لا يحملها معه

<sup>1</sup> أحمد زكي عويس ، المرجع السابق ، ص 84.

<sup>2</sup> كمال حمدي ، المرجع السابق ، ص 794.

<sup>3</sup> محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 500.

المسافر في المكان المخصص لإقامته و لكن تسلمها الربان لإيداعها في عنابر البضائع فيسري عليها أحكام نقل البضائع.

بالتالي عقد نقل المسافرين بحرا و أمتعتهم يعد عقد مقاوله، يتعهد فيه أحد المتعاقدين بأن يؤدي عملا لقاء أجر يتعهد به المتعاقد الاخر، ولما كانت المقاوله تتميز بالغرض منها فإنه يمكن وصف العقد بأنه مقاوله نقل المسافرين و لا ينتقص من قيمته هذا التكيف أن السفينة قد تكون معينة في العقد و قد يعين للمسافر مكان فيها إلا أن تعيين السفينة و تعيين مكان فيها للمسافر لا يخرج عن كونه شرطا في العقد .

إن عقد النقل و عقد الإيجار و إن اشتركا في أحد العناصر فإنهما يختلفان في العناصر الأخرى فعقد النقل يشترك مع عقد الإيجار في عنصر الأجر و لكنهما يختلفان في العنصر الآخر الذي يرفع الأجر مقابلا له مما يؤدي إلى التباعد بينهما في التكيف وفي الأحكام و هذا العنصر هو التمكين من الانتفاع بشيء معين في عقد الإيجار أما النقل فيرد على عمل معين هو النقل من ميناء القيام إلى ميناء الوصول و مع ذلك فإنه الناقل يقوم بتخصيص مكان لكل مسافر في السفينة و لكن نية المتعاقدين لا تنصرف إلى الإيجار بقدر انصرافها إلى عملية النقل لأن السفينة تعتبر أداة لتحقيق هذه العملية و ليست محلا يرد عليه العقد و الدليل على ذلك أن السفينة قد لا تعين في عقد النقل بينما يرد في الإيجار بطبيعته على شيء معين بالذات .

من عناصر الاختلاف بينهما أيضا أن الإيجار يقتضي تسليم الشيء المؤجر للمستأجر حتى يتمكن من الانتفاع به، أما عقد النقل فإن الناقل يحتفظ بحيازة السفينة و تسييرها و إدارتها بواسطة تابعيه.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> أحمد زكي عويس ، المرجع السابق ، ص 87.

لذلك فقد استقر القول بأن عقد النقل هو ضرب من ضرب المقاوله محله القيام بعمل معين هو قيام الناقل بنقل المسافر في مقابل أجر يتعهد به المتعاقد الآخر و ذلك طبقا للمادة 549 ق م ج و التي تقابلها المادة 646 ق م م .

من جهة أخرى يعد النقل البحري للمسافرين من قبيل الأعمال التجارية بحسب الموضوع حسب مفهوم نص المادة الثانية الفقرة الثامنة من ق ت ج بنصها " كل مقاوله لاستغلال النقل أو الانتقال " أي إضفاء الطابع التجاري على كل مقاوله أو عمل متعلق بالنقل برا أو بحرا أو جوا ن ولا خلاف على تجارية مقاوله النقل أيا كانت وسيلة أو مكان تنفيذه أو محله و على ذلك فالنقل البحري للمسافرين يعد عملا تجاريا متى بوشر على وجه الاحتراف و النقل البحري لا يختلف عن أنواع النقل الأخرى برية كانت أو جوية إلا في وسيلة تنفيذه .

تعتبر مقاوله النقل تجارية بصرف النظر عن الشخص القائم بها سواء كان فردا أم شركة أم شخصا من أشخاص القانون العام أم شخصا من أشخاص القانون الخاص .  
فالدولة وهي شخص معنوي عام عندما تقوم بإدارة مرفق النقل البحري مثلا تقوم بعمل تجاري لأنها نزلت إلى الميدان الذي ينزل إليه الأفراد و قامت بعمل من نوع ما يقوم به الأفراد في نشاطهم و استغلالهم و لذلك وجب إخضاعها لذات القواعد القانونية التي يخضع لها الأفراد غير أن الدولة لاعتبارات تتعلق بطبيعة الوظيفة التي تقوم بها لا تكتسب صفة التاجر ولا تتقيد باحترام الالتزامات المفروضة على التاجر كمسك الدفاتر التجارية أو القيد في السجل التجاري كذلك لا يجوز شهر إفلاس الدولة .

أما إذا كانت شركة النقل البحري شركة من شركات القطاع العام فإنها تتخذ شكل شركة مساهمة ومن الضروري أن تتخذ اسما تجاريا مشتقا من غرضها ، ولما كانت هذه

الشركة تقوم بنشاط اقتصادي فإن هذا النشاط متى كان تجاريا فإن الشركة تكتسب صفة التاجر كما أن شركة القطاع العام ولو لم تكن تجارية فإنها تلتزم بالقيد في السجل التجاري.<sup>1</sup> إذا كان النقل يعد تجاريا بالنسبة للناقل متى باشره على سبيل الاحتراف فإنه لا يكون كذلك بالنسبة للمسافر إلا إذا كان تاجرا و كان النقل متعلقا بتجارته أما ما عدا ذلك فالنقل بالنسبة للمسافر يعد دائما عملا مدنيا بالنسبة إليه ما عدا الحالة التي يكون المسافر فيها تاجرا و كان سفره بقصد تجارته و ينتج من ذلك أن المسافر الحق في مقاضاة الناقل أو المجهز أمام القضاء المدني أو التجاري وهذا حق للمسافر فله أن يتمتع به و له أن يتنازل عنه.

#### الفرع الرابع: إثبات عقد النقل البحري للمسافرين

إن إثبات عقد النقل البحري للأشخاص يمثل أهمية كبيرة ، و ذلك للحفاظ على حقوق و التزامات المسافر من جهة ، و حقوق و التزامات الناقل البحري من ناحية أخرى ، خاصة عندما يثور النزاع حول إثبات من يتحمل المسؤولية المترتبة على إصابة أو وفاة المسافر، كما أن إثبات عقد النقل يعني الاعتراف بوجوده و بالتالي ترتيب كافة الآثار القانونية لهذا العقد، إذ أن النقل بأنواعه المختلفة من الأعمال التجارية بحكم ذاتيتها الماهية بالنسبة للناقل، فعقد نقل الأشخاص بحرا كالعقود البحرية يثبت بالكتابة، فيكتب عقد نقل الأشخاص بمشاركة تتمثل في تذكرة السفر<sup>2</sup>، هذه الأخيرة وإن كانت تمثل العقد، إلا أنها ليست شرطا للانعقاد و إنما تسليم التذكرة يعد شرطا للإثبات<sup>3</sup>، كما يجوز إثبات العقد بما يقوم مقام

<sup>1</sup> أحمد زكي عويس ، المرجع السابق ، ص 96

<sup>2</sup> عدلي أمير خالد ، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديد و المستحدث من أحكام النقض، منشأة المعارف، مصر، 2000، ص 115.

<sup>3</sup> جاءت إتفاقية وراسو المبرمة في 12 أكتوبر 1929 و المتعلقة بتوحيد قواعد النقل الجوي و المعدلة ببروتوكول لاهاي في 28 سبتمبر 1955 ، و المصادق عليهما من طرف الجزائر بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 64-74 المؤرخ في 02 مارس 1964 ، ج ر رقم 26 لسنة 1964، نصت الفقرة الأولى من المادة الثالثة منها على أنه " يتعين على الناقل في نقل المسافرين أن يسلمهم تذكرة السفر...." وقد بينت الفقرة المذكورة ما تشتمل عليه التذكرة من بيانات .

الكتابة كالإقرار و اليمين ، فلعل اشتراط المشرع الكتابة لإثبات العقد مرده رغبته في حسم ما يثار بصدده من منازعات و استبعاد أي تحايل على القانون<sup>1</sup>.

لقد أكد المشرع البحري الجزائري هذا الموقف في المادة 826 من ق ب ج بنصه " يجب على الناقل منح المسافر تذكرة سفر تثبت التزامات الطرفين، وتكون تذكرة السفر الصادرة الدليل على إبرام عقد السفر و دفع أجرة السفر"، كما يجب أن تتضمن تذكرة السفر حسب نص المادة 827 من ق ب ج " البيانات الخاصة بهوية طرفي العقد و مكان وتاريخ إصدار التذكرة و اسم وصنف السفينة و مسافة النقل و تاريخ و مكان التحميل و ميناء التفريغ و موانئ التوقف إن وجدت ، و أجرة السفر و الدرجة و رقم الحجرة" ، نفس الحكم أشار إليه المشرع الفرنسي في نص المادة 63 من المرسوم 31 ديسمبر 1966<sup>2</sup>.

في نفس السياق فقد عدت المادة 248 الفقرة الأولى من قانون التجارة البحرية المصري البيانات التي تدون على وجه الخصوص في تذكرة السفر وهي:

أ- اسم الناقل و اسم المسافر.

ب- بيان عن الرحلة.

ج- اسم السفينة.

د- ميناء القيام و تاريخه و ميناء الوصول و تاريخه و الموانئ المتوسطة المعينة لرسو السفينة .

هـ- أجرة النقل .

<sup>1</sup> كمال حمدي ، المرجع السابق، ص 794، محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق ، ص 501.

<sup>2</sup>Le décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes détermine les mentions de ce billet , il doit ainsi porter les mentions propres à identifier les parties (transporteur et passager) , le nom du navire , la date et lieu d'embarquement ainsi que le port de débarquement et les escales prévues , enfin le prix du transport , la classe et le numéro de la cabine ( art 63 ) , Voir : Pierre Bonassies- Christian Scapel , Droit maritime, Delta , France, 2007, p 795, et : Jean-Pierre Beurier, Droits Maritimes , Deuxième Ed, D, France , 2008 , p 411, et : Réne Rodière, Droit Maritime, Septième Ed, D, France , 1977, p343.

و- الدرجة و رقم الغرفة التي يشغلها المسافر أو مكانه في السفينة.<sup>1</sup>

يتضح من ذلك أنه يجب تضمين تذكرة السفر البيانات التي من شأنها تعيين عناصر الرحلة البحرية من حيث تحديد أطراف العقد ، وبيان الرحلة ، و السفينة التي تقوم بها ، و موانئ القيام و الوصول و الرسو ، و تاريخ القيام بالرحلة و انتهائها ، و الدرجة التي يشغلها المسافر على متن السفينة ، و أجرة النقل ، ويشير البند الأخير من التعداد إلى التمييز بين ركاب الغرف و ركاب السطح ، وهو تمييز طوائف الركاب يعكس لا محال على نوعية الخدمات المقدمة من الناقل إلى الركاب أثناء الرحلة البحرية<sup>2</sup>.

فالبيانات الواردة في تذكرة السفر لم ترد على سبيل الحصر<sup>3</sup> و إنما على سبيل المثال يعني أن الأمر يتعلق بورقة شكلية و إنما ببيان عناصر العقد ، و أنها بيانات إرشادية لا تتعلق بالنظام العام ، الأمر الذي يمكن للأطراف أن يدرجوا فيها بيانات أخرى ، وبالتالي هذا لا يمنع من إيراد بيانات أخرى بتذكرة السفر أو إدراج أية شروط بها ، ومثل هذه الشروط تعدو نافذة طالما أنها لا تخالف الأحكام التي أوردها القانون البحري في مجال تنظيمه لعقد نقل الأشخاص و طالما أنها لا تخفف من مسؤوليات الناقل<sup>4</sup>.

أيضا يلاحظ من خلال نص المادة 828 من ق ب ج " أنه يمكن أن تكون تذكرة السفر إسمية أو لحاملها ، و لا يمكن نقل التذكرة الإسمية لاسم شخص آخر، إذا لم يوافق الناقل عليها، و كذلك فيما يخص تذكرة السفر لحامله عندما يكون المسافر قد بدأ الرحلة"<sup>5</sup>

<sup>1</sup> كمال حمدي ، المرجع السابق، ص 795، عاطف محمد الفقي ، المرجع السابق ، ص 396، محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري ، المرجع السابق ، ص 501، عبد الفضيل محمد أحمد ، القانون الخاص البحري، المرجع السابق ، ص 458.

<sup>2</sup> هاني دويدار ، قانون النقل ، المرجع السابق، ص 269.

<sup>3</sup> محمد محمد هلالية، الوجيز في القانون الخاص البحري، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، مصر، 2006، ص 401

<sup>4</sup> كمال حمدي ، المرجع السابق، ص 795، محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق ، ص 502.

<sup>5</sup> تقابلها الفقرة الثانية من المادة 248 من قانون التجارة البحرية المصري



يتضح من نص المادة أن الأصل في تذكرة السفر هو صدورهما باسم المسافرين، فلا يجوز إصدارها لأمر المسافرين أو للحامل، ويترتب على ذلك عدم جواز تداول تذكرة السفر بطرق التداول التجارية، بل إن القانون يشترط موافقة الناقل البحري إذا أراد المسافر التنازل عن تذكرة السفر إلى شخص آخر<sup>1</sup>، بعبارة أخرى لا يجوز النزول عن تذكرة السفر إلى الغير إلا بموافقة الناقل<sup>2</sup>، وهذا أمر بديهي على أساس أن إدراج بيان اسم المسافر ضمن بيانات نقل تذكرة السفر يعني أن تلك التذكرة لا تكون لحاملها، ومن ثم فالحكمة من ضرورة الحصول على موافقة الناقل قبل النزول عن التذكرة أن يكون الناقل على علم بالأشخاص الذين سيرافقونه أثناء السفر، و من ثم يمكن القول أنه بالإضافة إلى كون تذكرة السفر أداة لإثبات عقد نقل الأشخاص بحرا فهي وسيلة للتحقق من هوية الذين يصعدون على السفينة بقصد السفر و بالتالي تعتبر تذكرة السفر وسيلة هامة تتعلق بضمان و حماية أمن السفينة<sup>3</sup>.

بدلا من إصدار تذكرة السفر يجوز للناقل أن يصدر وثيقة أخرى<sup>4</sup> تسمى "بقسيمة السفر أو إيصال السفر" حيث تنص المادة 829 من ق ب ج " على أنه يمكن إبدال تذكرة السفر بقسيمة سفر عند نقل المسافرين على السفن التي تقل عن 10 وحدات حمولة و كذلك بالنسبة للسفن القائمة بالنقل الداخلي أو مصالح النقل النظامية في المناطق البحرية و المحددة من قبل السلطات البحرية، و يبين على القسيمة اسم الناقل و عنوانه الرئيسي و الخدمة الواجب تنفيذها و أجره السفر"<sup>5</sup>

<sup>1</sup> هاني دويدار، قانون النقل، المرجع السابق، ص 270.

<sup>2</sup> وهو ذات الحكم المشار إليه في المادة 64 من المرسوم الفرنسي 66-1078 الصادر في 31 ديسمبر 1966 السالف الذكر.

<sup>3</sup> محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 502.

<sup>4</sup> عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 396.

<sup>5</sup> Art 35 loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes " Sur les navires de moins de 10 tonneaux de jauge brute et sur les bâtiments qui effectuent des services portuaires ou des services réguliers à l'intérieur de zones délimitées par l'autorité maritime, le billet est remplacé par un ticket qui indique le nom du transporteur et le service effectué. » Voir : PierreBonassies- Christian Scapel, op.cit, p 795

نفس المفهوم أكدته المشرع البحري المصري، حيث أشار لمصطلح "إيصال السفر" في نص المادة 249 من قانون التجارة البحرية على أنه "يجوز أن يستبدل بتذكرة السفر وثيقة أخرى يبين بها اسم الناقل و الخدمات التي يلتزم بتأديتها ، و ذلك إذا كانت حمولة السفينة الكلية لا تزيد على عشرين طنا بحريا أو كانت السفينة تقوم بخدمات داخل الميناء أو في مناطق محدودة تعينها السلطات البحرية"

بالتالي تعد تذكرة السفر أو إيصال السفر أو قسيمة السفر بمثابة وثيقة لإثبات عقد النقل، كما أن النقل الذي يتم بموجبه يخضع كلية لأحكام عقد نقل الأشخاص.<sup>1</sup>

### المطلب الثاني: خصائص عقد نقل المسافرين بحرا

يتميز عقد النقل البحري للمسافرين بالعديد من الخصائص التي تركز خصوصيته و ذاتيته، و اختلافه عن باقي العقود التجارية والمدنية الأخرى ، على الرغم من وجود بعض العناصر المشتركة بينه و بين عقود القانون الخاص الأخرى ، و هذا ما يقودنا إلى محاولة حصر جميع خصائصه في هذا المطلب من حيث طريقة تكوينه (الفرع الأول) ،ومن حيث صفة أطرافه (الفرع الثاني)، ومن حيث القواعد التي تحكمه (الفرع الثالث) ، ومن حيث آثاره (الفرع الرابع).

### الفرع الأول: خصائص عقد نقل المسافرين بحرا من حيث طريقة تكوينه

تنقسم العقود بصفة عامة من حيث تكوينها إلى عقود رضائية و عقود شكلية و أخرى عينية<sup>2</sup>، وكذا إلى عقود مساومة و عقود إذعان<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق ، ص 502.

<sup>2</sup> توفيق حسن فرج ،جلال علي العدوي ، النظرية العامة للإلتزام ، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان ، 2002، ص 44.

<sup>3</sup> محمد حسن قاسم ، محمد السيد الفقي ، أساسيات القانون، الطبعة الأولى ، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان ، 2003، ص 260.

فيما يتعلق بعقد النقل البحري للمسافرين، فهو عقد رضائي من جهة، ومن عقود الإذعان من جهة أخرى.

### الفقرة الأولى: عقد نقل المسافرين بحرا عقد رضائي

العقد الرضائي هو ما يكفي في انعقاده تراضي المتعاقدين<sup>1</sup>، حيث ينعقد بمجرد تطابق الإيجاب و القبول<sup>2</sup> على موضوعه ، دون حاجة إلى أي إجراء شكلي آخر لانعقاده<sup>3</sup>. وقد نصت المادة 59 من القانون المدني الجزائري على أنه " يتم العقد بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما المتطابقتين دون الإخلال بالنصوص القانونية."

إذ يتم تطابق الإرادتين بعد صدور الإيجاب ثم القبول، إذ يعرف الإيجاب بأنه العرض الذي يتقدم به الشخص ليعبر به على وجه الجزم عن إرادته في إبرام عقد معين فينعقد هذا العقد بمجرد صدور القبول، وحينئذ يكون التعبير عن الإرادة إيجابا متى توفر الشرطان الآتيان: أن يكون التعبير دقيقا و محددًا من جهة، و أن يكون باتا من جهة أخرى<sup>4</sup>.

القبول هو التعبير الباتّ عن إرادة الطرف الذي وجه إليه الإيجاب بإرتضائه العرض الذي تقدم به الموجب، فالقبول هو الموافقة على إنشاء العقد بناء على الإيجاب و غالبا ما يتأخر صدوره عن صدور الإيجاب، و يسمى الإرادة الثانية و الإيجاب هو الإرادة الأولى<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، نظرية الالتزام بوجه عام، المجلد الأول، الطبعة الثالثة، منشورات الحلبي الحقوقية ، لبنان ، 2009، ص 163، محمد حسين منصور، النظرية العامة للالتزام ، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2006، ص 58.

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون البحري ، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى ، منشورات الحلبي الحقوقية ، لبنان، 2006 ، ص 316، يعقوب يوسف صرخوه ، المرجع السابق ، ص 369، Gérard Légier, Laetitia Tranchant, Vincent Egéa, Droit civil, Les obligations, 21<sup>ème</sup> éd , Dalloz, France, 2014, p 34.

<sup>3</sup> إيمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني و الاتفاقيات الدولية ، دراسة مقارنة، المرجع السابق، ص 175، محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 498 ، كمال حمدي ، المرجع السابق، ص 792.

<sup>4</sup> علي فيلال، الإلتزامات ، النظرية العامة للعقد، الطبعة الثالثة، موفم للنشر، الجزائر، 2013، ص 103.

<sup>5</sup> حسنين محمد ، الوجيز في نظرية الإلتزام ، المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية، الجزائر، 1983، ص 31.

إذ يصدر الإيجاب من الناقل في شكل إيجاب مستمر وعام موجه للجمهور<sup>1</sup>، و لكن لا يمنع من أن يوجه لشخص معين، وغالبا ما يكون الناقل محتكرا لنوع من النقل أو مستثمرا لخطوط نقل معينة<sup>2</sup>، فعليه أن يلتزم بقبول ما تقدم إليه من طلبات النقل إلا إذا كانت تلك الأخيرة مخالفة للشروط المقررة<sup>3</sup>.

هذا ولا بد أن يكون الرضاء سليما وخاليا من العيوب، فتحكمه ذلك كله القواعد العامة<sup>4</sup>، فالرضاء ضروري لقيام العقد، و يترتب على ذلك أن الناقل له الحق في إخراج من تسلل إلى ظهر السفينة دون علمه في أول ميناء تصل إليه السفينة، فضلا عن إلزامه بدفع ما يقابل أجره السفر و التعويض إن كان له محل.

#### الفقرة الثانية: عقد نقل المسافرين بحرا عقد إذعان

إذا كان في الأصل في القوانين الحديثة هو مبدأ حرية التعاقد، كوجه من أوجه مبدأ سلطان الإرادة و الذي بمقتضاه أن يكون للشخص إبرام أو عدم إبرام ما يشاء من عقود، كما يكون للمتعاقدين حرية تحديد مضمون العقد بإرادتهما<sup>5</sup>، إلا أنه مع ذلك قد ظهرت في الحياة العملية عقود القبول فيها يقتصر على مجرد التسليم بما يعرض على المتعاقد من شروط دون مناقشة ما تتضمنه هذه الشروط<sup>6</sup>، وهذا ما يسمى بعقود إذعان contrat d'adhésion.

فعقود الإذعان هي تلك العقود التي ينفرد فيها أحد الطرفين بوضع شروط التعاقد، أما الطرف الآخر فيقتصر دوره على مجرد قبول تلك الشروط دون مناقشتها إذا ما أراد الدخول

<sup>1</sup> عزيز العكيلي، الوسيط في شرح القانون التجاري، الجزء الأول، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن، 2008، ص 295.

<sup>2</sup> كما هو الحال في الجزائر، نجد الشركة الوطنية للنقل البحري للمسافرين.

<sup>3</sup> علي أميرخالد، عقد النقل البري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2006، ص 17.

<sup>4</sup> Philippe Bihl, Marie- HélèneBihl , Droit civil général, 19<sup>ème</sup> éd , D, France , 2013, p 225 ; Jacques Flour , Jean- luc Aubert , Eric Savaux , Droit civil, Les obligations , L'acte juridique, 16<sup>ème</sup>éd, Sirey, France , 2014, p 123.

<sup>5</sup> نبيل إبراهيم سعد، النظرية العامة للإلتزام، الجزء الأول، دار النهضة العربية، مصر، 1995، ص 59.

<sup>6</sup> محمد حسين منصور، المرجع السابق، ص 73.

في علاقة تعاقدية مع الطرف الأول<sup>1</sup>، إذ يتعرض الطرف الضعيف للضغط من جانب الطرف القوي إذا تعلق العقد بسلعة أو خدمة حيوية كالنقل، تقع تحت سيطرة الطرف القوي بسبب خضوعها لاحتكار قانوني أو فعلي من جانبه<sup>2</sup>.

عرفه "الفقيه المصري السنهوري" و هو أول ما أطلق عليه تسمية الإذعان بقوله " قد يكون القبول مجرد إذعان لما يمليه الموجب ، فالقابل للعقد لم يصدر قبوله بعد مناقشة و مفاوضة بل هو في موقفه من الموجب لا يملك إلا أن يأخذ أو يدع ، و لا كان في حاجة إلى شيء لا غنى عنه فهو مضطر إلى القبول فرضاؤه موجود و لكنه مفروض عليه، ومن ثم سميت هذه العقود بعقود الإذعان"<sup>3</sup>.

عرفه جانب من الفقه بأن عقد الإذعان بقوله أن " عقد الإذعان هو محض تغليب لإرادة واحدة تتصرف بصورة منفردة ، و تملي قانونها ، ليس على فرد محدّد بل على مجموعة غير محدّدة و تفرضها مسبقا ومن جانب واحد ولا ينقصها سوى إذعان من يقبل قانون العقد"<sup>4</sup>، وعرف جانب آخر من الفقه " عقد الإذعان بأنه انضمام لعقد نموذجي يحرره يحرره أحد الفريقين بصورة أحادية الجانب و ينضم إليه الفريق الآخر بدون إمكانية حقيقية لتعديله"<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> محمد صبري السعدي ، الواضح في شرح القانون المدني، النظرية العامة للالتزامات، الجزء الأول، الطبعة الرابعة، دار الهدى عين مليلة، الجزائر، 2009، ص 47، فاضلي إدريس، الوجيز في النظرية العامة للالتزام ، قصر الكتاب ، الجزائر، 2007، ص 49.

<sup>2</sup> أحمد شوقي محمد عبد الرحمن، النظرية العامة للالتزام ، منشأة المعارف، مصر، 2008، ص 34، زياد خلف عليوي الجوالي، الحماية المدنية للمستهلك في عقد الإذعان ، مجلة جامعة تكريت للعلوم القانونية و السياسية، العدد 19، 2013، ص 424.

<sup>3</sup> عامر رحمون ، عقد الإذعان في الفقه الإسلامي و القانون المدني الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل درجة الماجستير في العلوم الإسلامية، تخصص: شريعة و قانون ، جامعة الجزائر 01 يوسف بن خدة، 2012- 2013 ، ص 20.

<sup>4</sup> لعشب محفوظ بن حامد، عقد الإذعان في القانون المدني الجزائري و المقارن ، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر ، 1990. ص 23

<sup>5</sup> جاك غستان ، المطول في القانون المدني ، تكوين العقد، ترجمة منصور القاضي، الطبعة الأولى، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر والتوزيع ، 2000، ص 97.

ففي عقد النقل البحري للمسافرين ، تضع شركات النقل شروطا نموذجية و ليس أمام المسافر إلا أن يقبلها أو أن يرفضها ، كما هي دون المساومة في شروطها ، و طالما أن عقد نقل الأشخاص بحرا من عقود الإذعان فإنه ينطبق عليه ما ينطبق على عقود الإذعان من القواعد الواردة في القانون المدني الجزائري ( المواد 70، 110، 112 من القانون المدني) حيث يوفر القانون الحماية لمصلحة الطرف المذعن فالشك يفسر لمصلحة الراكب سواء دائما أو مدينا<sup>1</sup>، كما يجوز للقاضي أن يعدل الشروط التعسفية أو يعفي المذعن منها.

يعد الإيجاب في عقد النقل البحري للمسافرين بصفته عقد من عقود الإذعان يصدر في صورة قاطعة و يشمل كل شروط العقد الجوهرية و التفصيلية، و لا يكون الموجب على استعداد للمناقشة فيه، و بذلك لا يحتاج لتمام العقد إلى أكثر من مجرد قبول يكون بمثابة تسليم إذعان لما صدر من الموجب، إلا أن هذا لا يمنع في بعض الصور من أن يكون العرض الصادر من الطرف القوي في العقد مجرد دعوة لا ترقى إلى مستوى الإيجاب و ذلك حين تكون شخصية الطرف المذعن محل اعتبار للعقد<sup>2</sup>، وهذا ما أكدته المادة 70 من القانون المدني الجزائري بنصها صراحة " على أن يحصل القبول في عقد الإذعان بمجرد التسليم لشروط مقررة يضعها الموجب ولا يقبل مناقشة فيها" .

فالإيجاب في عقد الإذعان هو الشرط، و الشرط يقصد به ذلك الذي يضعه أحد الأطراف ليشكل به نظاما في العلاقة القانونية المحتملة و يكون غير قابل للمناقشة ، فهو شرط محرر بإرادة منفردة من جانب واحد وهو الطرف الموجب ووضع الشرط غالبا ما يكون بكيفية تحمي مصلحة واضعيه، و قد يقترن الإيجاب بشروط أو تحفظات تملئها طبيعة

<sup>1</sup> إيمان فتحي حسن الجميل ، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني والاتفاقيات الدولية ، المرجع السابق ، ص 175، كمال حمدي ، المرجع السابق ، ص 793، محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق ، ص 498.

<sup>2</sup> عبد المنعم فرج الصدة، نظرية العقد في قوانين البلاد العربية ، الطبعة الأولى ، دار النهضة العربية ، لبنان، 1974، ص 137.

التعاقد ذاتها بحيث أنها لو تخلفت اعتبر الإيجاب غير قائم أصلا ، وأحسن مثال في مجال النقل بمختلف أنواعه ، الإيجاب الموجب من شركات النقل ، فهذا الإيجاب معلق على شرط أن يكون هناك مجالات شاغرة ، كما أن الإيجاب في عقد النقل البحري للمسافرين يتميز بالعمومية ، أي أنه إيجاب عام يوجه لجمهور المسافرين، و بالتالي يصدر بصورة قاطعة و بصورة عامة<sup>1</sup>.

أما القبول في عقد النقل البحري، فالمسافر إما أن يقبل العقد أو أن يرفضه، ولكن هذا الخيار في إبرام العقد و عدم إبرامه يكون من الناحية النظرية فقط، أما من الناحية العملية فلن يستطيع أن يرفض لأنه بحاجة لخدمة النقل.

صفوة القول عموما ، فإن عقد النقل البحري للمسافرين بصفته من عقود الإذعان ينعقد بالإيجاب و القبول شأنها في ذلك شأن سائر العقود الأخرى ، غير أن القبول في عقود الإذعان له صورته الخاصة ، نظرا لما يلحقه من رضوخ و إذعان و تسليم لما يملى على القابل للمسافر من شروط وتحفظات من الموجب الناقل يجب مراعاتها<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> لعشبة محفوظ بن حامد، المرجع السابق ، ص 78.

<sup>2</sup> حسني محمود عبد الدايم ،العقود الاحتكارية بين الفقه الإسلامي والقانون المدني ،دراسة مقارنة ، دار الفكر الجامعي ، مصر، 2007، ص 55.

## الفرع الثاني: خصائص عقد نقل المسافرين بحرا من حيث صفة أطرافه

يتميز عقد النقل البحري للمسافرين من حيث صفة أطرافه ، بأنه من عقود الاستهلاك<sup>1</sup> بالنظر لصفة الزبون المسافر، و من العقود القائمة على الاعتبار الشخصي .

## الفقرة الأولى: عقد النقل البحري للمسافرين من عقود الاستهلاك

عقد الاستهلاك " هو كل عقد يلتزم بموجبه التاجر أو المنتج أو المهني بأن ينقل إلى المستهلك ملكية سلعة أو منتج أو أداء خدمة مقابل ثمن نقدي"، يعرف أيضا على " أنه ذلك العقد الذي يبرم بين طرفين مستهلك من جهة و مهني ( محترف) من جهة أخرى، يتعهد فيها هذا المهني بأن يورد للمستهلك سلعة أو خدمة لاستعماله الشخصي مقابل مبلغ معين<sup>2</sup>". عرف الفقه المستهلك " بأنه كل شخص طبيعي أو معنوي يحوز أو يملك أو يستخدم سلعة أو خدمة معروضة في السوق ، عرضا مهنيا بحيث لا يكون هو الذي صنعها أو حولها أو وزعها أو عرض الخدمة ضمن إطار تجاري أو مهني، أما الشخص الذي يقوم باستخدام سلعة أو يؤدي خدمة ذات طابع مهني فإنه لا يمكن أن يعتبر مستهلكا<sup>3</sup>".

فالمستهلك<sup>4</sup> " هو كل شخص طبيعي أو معنوي يقتني ، بمقابل أو مجانا ، سلعة أو خدمة موجهة للاستعمال النهائي من أجل تلبية حاجته الشخصية أو تلبية حاجة شخص آخر أو حيوان متكفل به"<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> من بين التقسيمات الحديثة للعقود التي أفرزها التطور الاقتصادي و الاجتماعي تقسيمها بالنظر إلى صفة المتعاقد إلى عقود استهلاكية و عقود مهنية، : الأولى يكون أحد أطرافها مستهلكا ، أما الثانية فهي التي تبرم بين المهنيين.

<sup>2</sup> فانتن حسين حوى ، الوجيز في قانون حماية المستهلك، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان ، 2012، ص 21.

<sup>3</sup> خالد ممدوح إبراهيم، أمن المستهلك الإلكتروني، الدار الجامعية، مصر، 2008، ص 21.

<sup>4</sup> Consommateur « toute personne physique qui agit à des fins qui n'entrent pas dans le cadre de son activité commerciale , industrielle , artisanale, libérale ou agricole » cité par : loi n°2017-203 du 21 février 2017 article préliminaire de code de la consommation français., mentionné aussi ; Delphine Bazin-Beust , droit de la consommation, 2<sup>ème</sup> éd , lextenso éd, France, 2017, p 31, Jean Calais-Auloy, Henry Temple, droit de la consommation, 9<sup>ème</sup> éd, D, France, 2015, p 07.



عرفته المادة الثالثة الفقرة الثانية من القانون 04-02 المؤرخ في 23 جوان 2004 المتضمن القواعد المطبقة على الممارسات التجارية<sup>2</sup>، المستهلك " كل شخص طبيعي أو معنوي يقتني سلعا قدمت للبيع أو يستفيد من خدمات عرضت و مجردة من كل طابع مهني".<sup>3</sup>

أما الطرف الثاني في العلاقة الاستهلاكية هو المحترف<sup>4</sup> أو المهني، و كلمة محترف أو مهني متأتية من حرفة أو مهنة و معناه في نطاق قانون حماية المستهلك كل نشاط منظم لغرض الإنتاج أو التوزيع أو أداء الخدمات.

فالمحترف قد يكون شخصا طبيعيا، كما قد يكون شخصا اعتباريا مثل الشركات و المؤسسات العمومية ذات الطابع الاقتصادي و التجاري.

<sup>1</sup> المادة الثالثة الفقرة الأولى من القانون 09-03 الموافق ل 25 فبراير 2009 المتعلق بحماية المستهلك و قمع الغش(ج ر 15 المؤرخ في 08-03-2009)، لمزيد من التفصيل أنظر: بن داود إبراهيم ، قانون حماية المستهلك وفق أحكام القانون رقم 03/09 المتعلق بحماية المستهلك و قمع الغش، الطبعة الأولى، دار الكتاب الحديث، مصر، 2013، ص 31. <sup>2</sup> ج ر 41 المؤرخة في 27 06 2004 المعدل والمتمم بالقانون 10-06 المؤرخ في 15-08-2010، ج ر 46 المؤرخة في 18-08-2010.

<sup>3</sup> لمزيد من التفصيل حول مفهوم المستهلك : أنظر : منى أوبوكر الصديق، الالتزام بإعلام المستهلك عن المنتجات، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2013، ص 13، إسلام هاشم عبد المقصود سعد، الحماية القانونية للمستهلك بين القانون المدني و الفقه الإسلامي، دراسة مقارنة، دار الجامعة الجديدة ، مصر، 2014، ص 37 و ما يليها ، مصطفى أحمد أبو عمرو، موجز أحكام قانون حماية المستهلك، الطبعة الأولى ، منشورات الحلبي الحقوقية ، لبنان ، 2011، ص 25 و ما يليها.

<sup>4</sup> استخدم المشرع الجزائري مصطلح المحترف في المرسوم التنفيذي رقم 90-266 المتعلق بضمان المنتوجات و الخدمات المؤرخ في 15-09-1990 ( ج ر 40 لسنة 1990) ، فعرفه في المادة 02 المحترف " هو منتج أو صانع ، أو وسيط ، =أو حرفي ، أو تاجر أو مستورد، أو موزع ، وعلى العموم كل متدخل ضمن إطار مهنته في عملية عرض المنتج أو الخدمة للاستهلاك....."، كما اعتمده المشرع في المرسوم التنفيذي رقم 90-39 المتعلق برقابة الجودة و قمع الغش المؤرخ في 31-01-1990( ج ر العدد 05 لسنة 1990).

professionnel : toute personne physique ou morale, publique ou privée, qui agit à des fins entrant dans le cadre de son activité commerciale, industrielle, artisanale, libérale ou agricole, y compris lorsqu'elle agit au nom ou pour le compte d'un autre professionnel. » cité par loi 2017-203 article préliminaire de code de la consommation français., mentionné aussi ; Delphine Bazin-Beust, op, cit, p 29. Jean Calais-Auloy, Henry Temple, op ,cit , p 14.

عرفه جانب من الفقه أن المهني " هو كل شخص طبيعي أو معنوي خاص أو عام، يظهر في العقد كمهني، يعمل من أجل حاجات نشاطه المهني أيًا كانت طبيعة هذا النشاط.<sup>1</sup>

يعرف أيضا على أنه " ذلك الشخص الذي يمتلك المعلومات و البيانات أو المعرفة التي تسمح له بالتعاقد على بينة و دراسة تامة".<sup>2</sup>

المشرع الجزائري في القانون 09-03 الخاص بحماية المستهلك وقمع الغش استخدم مصطلح المتدخل بدلا من مصطلح المحترف و عرّفه في المادة 03 / 7 " بأنه كل شخص طبيعي أو معنوي يتدخل في عملية عرض المنتجات للاستهلاك".

كذلك عرفته المادة الثالثة من القانون 04-02 المتضمن القواعد المطبقة على الممارسات التجارية فأستخدم مصطلح "عون اقتصادي" بأنه كل منتج أو تاجر أو حرفي أو مقدم خدمات أيًا كانت صفته القانونية ، يمارس نشاطه في الإطار المهني العادي أو بقصد تحقيق الغاية التي تأسس من أجلها ."

هذا وقد اتخذت التفرقة بين المهني " الناقل البحري" و المستهلك " المسافر"، أساسا يقوم عليه فرع جديد من فروع القانون و هو قانون الاستهلاك ، مادام أن مستهلكي خدمة النقل « les consommateurs de transport » في علاقتهم التعاقدية مع الناقل المهني يوجدون في موقع اقتصادي أو فني ضعيف بوصفهم غير متخصصين ولا يعلمون شيئا عن خدمة النقل<sup>3</sup>، فضلا عن وقوعه تحت تأثير وسائل الدعاية التي يلجأ إليها المهني لتسويق

<sup>1</sup> خالد ممدوح إبراهيم، حماية المستهلك في العقد الإلكتروني، الطبعة الأولى ، دار الفكر الجامعي، مصر، 2009، ص 31، صفاء إسماعيل وسمي ، حماية المستهلك في القانون الدولي الخاص ، الطبعة الاولى ، مكتبة الوفاء القانونية ، مصر، 2016، ص 12.

<sup>2</sup> أكرم محمد حسين التميمي، التنظيم القانوني للمهني، دراسة مقارنة في نطاق الأعمال التجارية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية ، لبنان، 2010، ص 33.

<sup>3</sup> Laure Grach , les droits des passagers dans le transport maritime: l'incidence du droit de la consommation sur la protection des passagers, , mémoire de master 2 professionnel , centre de droit

خدماته، أما المهني فهو يمتلك كل المعلومات و البيانات أو المعرفة التي تسمح له بالتعاقد على بيئة و دراية تامة ، ومن ثم فهو ليس في حاجة إلى حماية قانونية خاصة مثل المستهلك المسافر.

لهذه الأسباب نشأ قانون الاستهلاك لتنظيم العلاقة بين المهنيين و المستهلكين من ناحية ، و إعادة التوازن لهذه العلاقة التعاقدية من ناحية أخرى من خلال تقرير حقوق المستهلكين ، تعتبر في ذات الوقت التزامات على عاتق المهنيين.

أهم هذه الحقوق ذات العلاقة بعقد النقل البحري للمسافرين هي الحصول على جميع المعلومات الضرورية لخدمة النقل و المتمثل في الحق في الإعلام<sup>1</sup> ، إذ يلتزم المهني الناقل بإعلام المتعاقد بجميع خصائص الخدمة التي تقدم له قبل إبرام العقد و إعلامه بالأسعار و التعريفات لخدمة النقل عن طريق وضع علامات أو وسم أو معلقات أو بأية وسيلة أخرى مناسبة ، إذ يجب أن تبين الأسعار بصفة مرئية و مقروءة<sup>2</sup>، كذلك يجب أن توافق الأسعار أو التعريفات المعلنة المبلغ الإجمالي الذي يدفعه الزبون ( المسافر ) مقابل اقتناء الحصول على الخدمة<sup>3</sup> ، كذلك إعلام المسافر بميناء الانطلاق و الوصول و الوقت و السفينة المستعملة في النقل و المدرجة في تذكرة السفر.

في نفس السياق أقر المشرع الجزائري حماية للمسافر في مواجهته للشروط التعسفية الواردة في عقد النقل البحري من خلال إجراءين: الأول تتمثل في إمكانية تعديل أو إلغاء هذه الشروط من طرف القاضي ، متى تبين أن الناقل استغل مركزه الاقتصادي، أما الثانية

=maritime et des transports université de droit d'économie et des sciences d'Aix- Marseille .France, 2003, p 12.

<sup>1</sup>Laure Grach , Mémoire préc, p 15., Yves Picod , droit de la consommation, 3<sup>ème</sup> éd, Sirey, France, 2015, p 63.

<sup>2</sup> المادة الخامسة من القانون رقم 04-02 المتضمن القواعد المطبقة على الممارسات التجارية.

<sup>3</sup> المادة السادسة من نفس القانون.

تتمثل في منح جمعيات حماية المستهلكين الحق في أن تتأسس كطرف مدني<sup>1</sup> و رفع دعوى قضائية للمطالبة بتعديل هذه الشروط أو إلغائها و التعويض إن كان له محل.

و خلاصة القول أن اعتبار عقد النقل البحري للمسافرين من عقود الاستهلاك يعني أن المسافر يتمتع بالحماية التي يوفرها قانون الاستهلاك، مما ينعكس بدوره على تشديد التزامات شركات النقل البحري للمسافرين و كذا مسؤوليتها بوصفها المهني المتخصص في علاقتها بمستهلكي خدمة النقل.

### الفقرة الثانية: عقد النقل البحري للمسافرين من العقود القائمة على الاعتبار الشخصي

يعد عقد نقل الأشخاص بالبحر من العقود الشخصية على أساس أن اسم المسافر من البيانات التي تتضمنها تذكرة السفر، و هذا يعني أن المسافر لا يجوز له النزول عن تذكرة السفر إلى الغير إلا بموافقة الناقل<sup>2</sup>، وهذا ما أكدته المادة 828 من ق ب ج بنصها " يمكن أن تكون تذكرة السفر إسمية أو لحاملها و لا يمكن نقل التذكرة الإسمية لاسم شخص آخر إذا لم يوافق الناقل عليها و كذلك فيما يخص تذكرة السفر لحامله عندما يكون المسافر قد بدأ الرحلة "، نفس الموقف كرسه المشرع المصري في المادة 248 الفقرة الثانية من ق ب م بنصها " أنه لا يجوز النزول عن تذكرة السفر إلى الغير إلا بموافقة الناقل<sup>3</sup> "، و المشرع البحري الكويتي في المادة 303 الفقرة الثالثة من القانون البحري الكويتي<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> المادة الثالثة و العشرون من القانون رقم 09-03 المتعلق بحماية المستهلك و قمع الغش.

En plus de détail voir : Yves Picod ,op , cit, p37 .

<sup>2</sup> مجيد حميد العنكي، قانون النقل العراقي، المبادئ والأحكام، منشورات مركز البحث القانونية، العراق، 1984، ص138، محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 499، كمال حمدي، المرجع السابق، ص 793، إيمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني و الإتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص 176.

<sup>3</sup> عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، المرجع السابق، ص 459، عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 395.

<sup>4</sup> يعقوب يوسف صرخوه، المرجع السابق، ص 369.

ويرى جانب من الفقه أن هذا الاتجاه هو محل نظر لأن الناقل لا يعطي أهمية لشخص المسافر ما دام قد حصل على قيمة التذكرة و أن حظر التنازل يهدف إلى منع منافسة الناقل أو التريح عن طريق السوق السوداء، وليس لقيام العقد على الاعتبار الشخصي ، هذا فضلا على أن النقل الدولي تتدخل فيه اعتبارات سياسية أو أمنية تقتضي تحديد أسماء المسافرين و تقديم جوازات السفر أو التحقق من أشخاص الركاب ، وهي كلها اعتبارات لا تصلح أن تكون أساسا للقول بأننا بصدد عقد يقوم على الاعتبار الشخصي كعقد مقاوله البناء أو التعاقد مع طبيب أو محامي مثلا.<sup>1</sup>

فالواقع أن هذا الرأي الأخير غير سديد ، لأنه للاعتبارات سياسية و أمنية يجب أن يكون لشخص المسافر محل اعتبار في عقد نقل المسافرين ، على أن الغلط في شخص المسافر لا يستتبع أن يكون للناقل حق إبطال العقد لأن ذلك الحق إنما يتقرر حيث يكون الغلط جوهريا ، وهو يكون كذلك إذا بلغ حدًا من الجسامة يمتنع معه على الناقل إبرام العقد لو لم يقع في هذا الغلط، و أخيرا لا جدال أن شخصية المسافر لا تكون عادة السبب الرئيسي في التعاقد.<sup>2</sup>

### الفرع الثالث: خصائص عقد نقل المسافرين بحرا من حيث القواعد التي تحكمه

تنقسم العقود من حيث القواعد المنظمة لها إلى عقود مدنية تطبق عليها الأحكام الواردة في القانون المدني، وعقود إدارية تطبق عليها قواعد القانون الإداري، وعقود تجارية تطبق عليها قواعد التقنين التجاري بالإضافة إلى قواعد التقنين المدني باعتبارها الشريعة العامة في العلاقات العقدية<sup>3</sup>، من نفس الزاوية يعد من عقود القانون الخاص، كما يمكن تقسيمها في نفس السياق إلى عقود مسماة خصها القانون باسم معين وتولى تنظيمه لشيوعه بين الناس

<sup>1</sup> محمود مختار أحمد بري، المرجع السابق ، ص 438.

<sup>2</sup> كمال حمدي ، المرجع السابق ، ص 794.

<sup>3</sup> مصطفى الجمال ، مصادر الالتزام ، دار المطبوعات الجامعية، مصر ، 1999، ص 30.

في تعاملهم<sup>1</sup>، وفي غير ذلك إلى القواعد العامة التي تخضع لها سائر العقود ، و أخرى غير مسماة تخضع للقواعد العامة الواردة في نظرية الالتزامات التي تقررت لجميع العقود<sup>2</sup>.

وما دام أن شركات النقل البحري للمسافرين تعد شركات تجارية، وكون أن المشرع البحري الجزائري قد خص عقد النقل البحري للمسافرين باسم خاص في الباب الخامس من القانون البحري الجزائري ، فإنه يدخل إذن ضمن طائفة العقود التجارية أولاً، وكذلك ضمن عقود القانون الخاص ثانياً و طائفة العقود المسماة ثالثاً.

### الفقرة الأولى: عقد النقل البحري للمسافرين عقد تجاري

يعتبر عقد نقل الأشخاص بالبحر عملاً تجارياً دائماً بالنسبة إلى الناقل<sup>3</sup>، سواء كان من الأشخاص الخاصة أو العامة<sup>4</sup>، وذلك طبقاً لأحكام المادة الثانية الفقرة الثامنة من ق ت ج نصت صراحة " أنه يعد عملاً تجارياً بحسب موضوعه : كل مقولة لاستغلال النقل أو الانتقال "، وكذلك الفقرة الثامنة عشر من نفس المادة نصت على أن كل العقود المتعلقة بالتجارة البحرية تعد عملاً تجارياً بحسب موضوعه<sup>5</sup>، كذلك يعد عملاً تجارياً بحسب الشكل ، و هذا ما أكدته المادة الثالثة الفقرة الخامسة من ق ت ج بنصها " كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية و الجوية ".

<sup>1</sup> عبد الرزاق أحمد السنهوري ، المرجع السابق ، ص 167.

<sup>2</sup> علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام : مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1998، ص 24.

<sup>3</sup> محمود مختار أحمد بربري، المرجع السابق ، ص 438، كمال حمدي ، المرجع السابق، ص 793 .

<sup>4</sup> محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 499.

<sup>5</sup> تنص المادة السادسة من قانون التجارة الجديد المصري رقم 17 لسنة 1999 ج ر العدد 19 الصادر في 17 ماي 1999 " أنه يعد أيضاً عملاً تجارياً كل عمل يتعلق بالملاحة التجارية بحرية كانت أو جوية ، وعلى وجه الخصوص ما يأتي : أ/ بناء السفن أو الطائرات و إصلاحها و صيانتها ، ب/ شراء أو بيع أو تأجير أو استئجار السفن أو الطائرات ، ج/ شراء أدوات أو مواد تموين السفن أو الطائرات، د/ النقل البحري و النقل الجوي ، هـ/ عمليات الشحن أو التفريغ، و/ استخدام الملاحين أو الطيارين أو غيرهم من العاملين في السفن أو الطائرات.

بديهي أن يتوفر في العقد عنصر المضاربة<sup>1</sup>، إذ لا يكون تجاريا بالنسبة للناقل إلا إذا كان معاوضة فإذا تبرع الناقل بعملية النقل فإن ذلك ينفي صفة التجارية عن العقد ، ويجب التأكد من استظهار نية التبرع<sup>2</sup>.

إذ يختلف الأمر بالنسبة للمسافر، فإن كون العقد تجاري من عدمه يعتمد على غرض المسافر من السفر<sup>3</sup>، فالمسافر يعتبر العقد بالنسبة له عقدا مدنيا<sup>4</sup>، أما رجل الأعمال الذي يسافر لمباشرة نشاطه التجاري كالسفر لإبرام صفقات أو التعاقد مع خبراء فإن العقد يعتبر بالنسبة إليه عقدا تجاريا إعمالا لنظرية الأعمال التجارية بالتبعية ، ولا يعدو كل ذلك أن يكون تطبيقا للقواعد العامة<sup>5</sup>، وهذا ما أكده المشرع الجزائري في المادة الرابعة من ق ت ج بنصه " يعد عملا تجاريا بالتبعية : أ/ الأعمال التي يقوم بها التاجر و المتعلقة بممارسة تجارته أو حاجات متجره ، ب/ الالتزامات بين التجار".

لا يخفى أن العقد على هذا النحو قد يكون عملا مختلطا أي تجاريا بالنسبة للناقل و مدنيا بالنسبة للمسافر، وبالتالي تنطبق كل آثار العمل المختلط ، سواء بالنسبة للإثبات و الذي يكون بكافة الطرق<sup>6</sup>، أو الاختصاص أو غيرها من الآثار المترتبة على التفرقة بين العمل المدني و التجاري<sup>7</sup>.

<sup>1</sup> محمود مختار أحمد بريري، المرجع السابق ، ص 438.

<sup>2</sup> كمال حمدي ، المرجع السابق ، ص 793.

<sup>3</sup> محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق ، ص 499.

<sup>4</sup> محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، الجزء الثالث، دار النهضة العربية للطبع و النشر والتوزيع، مصر ، 2004، ص 208.

<sup>5</sup> محمود مختار أحمد بريري، المرجع السابق ، ص 439.

<sup>6</sup> إيمان فتحي حسن الجميل ، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني و الاتفاقيات الدولية ، المرجع السابق السابق ، ص 176.

<sup>7</sup> كمال حمدي ، المرجع السابق ، ص 793،

إذ لا ينال من تجارية العقد و اعتباره من عقود القانون الخاص أن يكون الناقل جهة أو مصلحة حكومية أو شركة من شركات القطاع العام، فالعقد يحتفظ بصفته التجارية و يخضع الناقل عاما أو خاصا لأحكام القانون البحري المنظمة لعقد نقل الأشخاص.<sup>1</sup>

### الفقرة الثانية: عقد النقل البحري للمسافرين من عقود القانون الخاص

عقد نقل الأشخاص من عقود القانون الخاص ، وليس من العقود الإدارية<sup>2</sup> حتى ولو كانت الدولة هي التي تقوم بعملية النقل<sup>3</sup> ، والمعيار الذي وضعه القضاء في مجال التفرقة بين العقود الإدارية و عقود القانون الخاص بجانب أن يكون أحد أطراف العقد الإداري شخصا معنويا من أشخاص القانون العام ، هو أن يتضمن العقد شروطا غير مألوفة في عقود القانون الخاص أو ينص على المساهمة المباشرة للمتعاقدين في تنفيذ خدمة عامة<sup>4</sup>.

### الفقرة الثالثة: عقد النقل البحري للمسافرين عقد مسمى

تنقسم العقود من حيث تدخل المشرع بتنظيمها أو عدم تدخله إلى عقود مسماة و غير مسماة، فالعقد غير مسمى هو الذي لم يخصه القانون باسم معين و لم يتولى تنظيمه، فيخضع في تكوينه و في الآثار التي تترتب عليه للقواعد العامة<sup>5</sup>، فهي عقود يسوغها

<sup>1</sup> محمود مختار أحمد بري، المرجع السابق ، ص 439.

<sup>2</sup> في العقود الإدارية تتمتع الإدارة بامتيازات وحقوق في تعديل شروط العقد والإشراف على تنفيذه وتوقيع الجزاءات في إنهاء العقد بإرادتها المنفردة خروجاً على مبدأ العقد شريعة المتعاقدين الذي يسري على العقود المدنية. ومن الفروق أيضا أن الإدارة تخضع لقيود في اختيار المتعاقد معها في إبرام العقد الإداري وهي قيود لا يخضع لها الأفراد في عقودهم الخاصة فالأصل أن للفرد الحرية في التعاقد مع من يشاء.

<sup>3</sup> إيمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني و الاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص 176، محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 500.

<sup>4</sup> كمال حمدي، المرجع السابق، ص 794.

<sup>5</sup> عبد الرزاق أحمد السنهوري ، المرجع السابق ، ص 167.



المتعاقدين<sup>1</sup>، فالإرادة حرة في إنشاء ما تشاء من العقود طالما لا تخالف النظام العام و الآداب العامة.

أما العقد المسمى فهو الذي أعطى له المشرع اسما معيناً وتكفل ببيان أحكامه وذلك لشيوع هذا العقد بين الافراد و انتشاره في معاملاتهم<sup>2</sup>، والعقود المسماة متعددة و متنوعة، و أن وصف أي عقد بأنه مسمى و غير مسمى هي مسألة قانونية من اختصاص قاضي الموضوع ، وفي هذا الإطار نجد القانون البحري الجزائري قد نظم أحكام عقد النقل البحري للمسافرين و أمتعته في الباب الخامس منه.

#### الفرع الرابع: خصائص عقد نقل المسافرين بحرا من حيث آثاره

تنقسم العقود بصفة عامة من حيث آثارها إلى عقود معاوضة و عقود تبرع، وعقود ملزمة للجانبين، و أخرى ملزمة لجانب واحد، و كذا إلى عقود محددة و عقود احتمالية، وعقود فورية وعقود زمنية.

لقد سلف الذكر أن عقد نقل المسافرين بحرا هو ذلك العقد الذي يلتزم فيه الناقل بنقل المسافر في رحلة بحرية معينة نظير أجر، مما ينتج عنه أنه عقد معاوضة أولا ، وعقد ملزم للجانبين ثانيا وعقد فوري ثالثا.

#### الفقرة الأولى : عقد النقل البحري للمسافرين عقد معاوضة

يكون العقد معاوضة إذا كان كل من المتعاقدين يأخذ فيه مقابلا لما أعطاه<sup>3</sup>، عرفه المشرع الجزائري في المادة 58 من ق م ج بنصه " العقد بعوض هو الذي يلزم كل واحد من الطرفين إعطاء ، أو فعل شيء ما".

<sup>1</sup> علي فيلاي، المرجع السابق ، ص 62.

<sup>2</sup> عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع السابق ، ص 167.

<sup>3</sup> تيبيل إبراهيم سعد ، المرجع السابق ، ص 67، عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع السابق ، ص 174 ، علي علي سليمان ، المرجع السابق ، ص 15.

ففي عقد النقل البحري يحصل الناقل على مقابل مادي لخدمة النقل التي يؤديها للمسافر، وحيث أن النقل في هذا الفرض يرتبط بالنشاط الاقتصادي للناقل، فإن خدمة النقل تمثل قيمة اقتصادية تصلح أن تكون موضوعا للمبادلة<sup>1</sup>.

إذ ذكرنا من قبل أن النقل المجاني أو بدون مقابل مادي لا يخضع لأحكام عقد النقل البحري للأشخاص<sup>2</sup>، وذلك لعدم وجود عقد بالمعنى القانوني السليم بين الناقل و المسافر، ومن ثم لا يجوز للمسافر مجاناً أن يطالب الناقل بالتعويض عن أي ضرر يلحقه أثناء عملية النقل إلا إذا ثبت وقوع خطأ من الناقل فضلاً عن إثبات وقوع ضرر و علاقة السببية بينهما، فالأجرة ركن في عقد النقل و هي أيضاً محل التزام المسافر<sup>3</sup>، بعبارة أخرى النقل المجاني يخضع للقواعد العامة في المسؤولية التقصيرية المبينة على الخطأ أو على حراسة الأشياء، ومع ذلك إذا كانت هناك ثمة مصلحة تجارية في إنجاز النقل و لو بدون مقابل، يخضع النقل لأحكام مسؤولية الناقل العقدية، و المثال على ذلك أن يعتاد الناقل القيام بعمليات كبيرة الحجم لبعض العملاء، ثم بمعرض إحدى العمليات الصغرى لأي منهم يقبل الناقل إنجاز النقل دون مقابل<sup>4</sup>، أي مادام الأمر يتعلق بنقل يباشره مشروع يباشر مقابلة النقل باعتبارها حرفته التي يحترفها<sup>5</sup>.

من جهة أخرى لا يشترط أن يكون المقابل الذي حصل عليه الناقل مساوياً لقيمة الخدمة التي قام بها، لأنه لا مانع من اعتبار العقد نقلاً حتى ولو كان المقابل أقل من ذلك، إذ يكفي أن يكون الناقل قد حصل على أجرته، ومع ذلك يشترط ألا يكون هذا المقابل

<sup>1</sup> هاني دويدار، النقل البحري و الجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2008، ص 30.

<sup>2</sup> محمود مختار أحمد بريري، المرجع السابق، ص 438.

<sup>3</sup> محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 208.

<sup>4</sup> هاني دويدار، النقل البحري و الجوي، المرجع السابق، ص 30.

<sup>5</sup> محمود مختار أحمد بريري، المرجع السابق، ص 438.

صورياً أو تافها، لأنه إذا كانت الأجرة تافهة أو صورية كان ذلك في حكم عدم تقديم الأجرة أي المقابل.<sup>1</sup>

### الفقرة الثانية: عقد النقل البحري للمسافرين ملزم للجانبين

العقد الملزم للجانبين هو العقد الذي ينشئ التزامات متقابلة في ذمة كل من المتعاقدين<sup>2</sup>، بحيث يكون كل منهما دائناً و مديناً في الوقت نفسه للطرف الآخر، و يطلق عليه أيضاً العقد التبادلي<sup>3</sup>.

عرفه المشرع الجزائري في المادة 55 من ق م ج بنصها " يكون العقد ملزماً للطرفين، متى تبادل المتعاقدان الالتزام ببعضهما بعضاً".

فارتباط و تبادل و تقابل الالتزامات ببعضهما البعض يقتضي وجود علاقة سببية بين الالتزامات التي يتحملها كل متعاقد، وهذه الالتزامات تنشأ في وقت واحد، أي وقت إبرام العقد.

بناء على ذلك يعتبر عقد النقل البحري للمسافرين عقداً ملزماً للجانبين، إذ يلتزم الناقل بمقتضاه بتنفيذ النقل المتفق عليه في المواعيد المحددة بما يتضمنه ذلك من تهيئة مكان للمسافر على السفينة و تقديم الخدمة و المؤونة و الرعاية الصحية له<sup>4</sup>، و الالتزام بضمان سلامة المسافر<sup>5</sup>، وفي المقابل يلتزم المسافر بدفع أجرة النقل<sup>6</sup>.

لذلك يخضع عقد النقل البحري للمسافرين للأحكام المتعلقة بهذا النوع من العقود، وعلى ذلك إذا لم يتم أحد المتعاقدين الناقل أو المسافر، بتنفيذ التزاماته في عقد نقل

<sup>1</sup> أحمد زكي عويس، المرجع السابق، ص 20.

<sup>2</sup> عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع السابق، ص 170.

<sup>3</sup> نبيل إبراهيم سعد، المرجع السابق، ص 63.

<sup>4</sup> كمال حمدي، المرجع السابق، ص 793.

<sup>5</sup> هاني دويدار، النقل البحري و الجوي، المرجع السابق، ص 31.

<sup>6</sup> محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 498.

المسافرين فقد جاز للمتعاقد الآخر طلب فسخ العقد ، ويترتب ذلك على التقابل و الارتباط بين التزامات الطرفين في العقود الملزمة للجانبين .

مع ذلك ناذرا من الجانب العملي طلب فسخ العقد من أحد طرفيه، إذ يقوم الناقل غالبا بتنفيذ التزاماته الناشئة عن العقد و مطالبة المسافر بالوفاء بأجرة النقل، كما أن المسافر يكتفي برفع دعوى المسؤولية ضد الناقل للمطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصابه بسبب إخلال الناقل في تنفيذ التزاماته الناشئة عن عقد نقل المسافرين<sup>1</sup>.

### الفقرة الثالثة: عقد النقل البحري للمسافرين عقد فوري

يميز الفقه بين العقود من حيث مدة نفاذها إلى عقود فورية و عقود زمنية، فمعيار التفرقة بينهما يرتكز أساسا على مدى جوهرية عنصر الزمن فيها أي مدى تدخل الزمن فيها لقياس مقدار الأداء في أي من الالتزامات الناشئة عنها<sup>2</sup>، فالعقد الزمني أو المستمر هو الذي يكون الزمن عنصرا جوهريا فيه، بحيث يكون هو المقياس الذي يقدر به محل العقد، بمعنى أن الزمن يدخل في تحديد قدر الالتزام المترتبة عليه<sup>3</sup>، أما العقد الفوري هو العقد الذي لا يكون الزمن عنصرا جوهريا فيه ، فيكون تنفيذه فوريا و لو تراخى التنفيذ إلى أجل أو إلى آجال متتابعة<sup>4</sup>.

على هذا الأساس يمكن القول بأن عقد النقل البحري للمسافرين عقد فوري ولو طال الزمن المطلوب النقل فيه، ما دام الالتزام بالنقل يقتضي تنفيذا فوريا حتى ولو أجل فيه التزام أحد الطرفين ، الناقل أو المسافر، إلى أجل مستقبل وذلك كأن يتفق الناقل مع المسافر على إتمام السفر في تاريخ معين في المستقبل.

<sup>1</sup> أحمد زكي عويس ، المرجع السابق ، ص 21.

<sup>2</sup> نبيل إبراهيم سعد ، المرجع السابق ، ص 73.

<sup>3</sup> عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع السابق ، ص 179.

<sup>4</sup> مصطفى الجمال ، المرجع السابق ، ص 27، علي فيلاي ، المرجع السابق ، ص 57.

علاوة على ذلك يمكن أن يتفق المسافر مع الناقل على دفع أجرة السفر عند إتمام الرحلة ووصول السفينة إلى ميناء الوصول لأن الزمن لا يتدخل في تحديد مقدار الأجرة أو ميعاد السفر، إنما هو يحدد فقط موعد تنفيذه، ومتى حل أجل التنفيذ يتم الوفاء فوراً أي دفعة واحدة ، ومن هنا يبدو أن العقد الفوري ومنه عقد النقل لا يكون الزمن عنصراً جوهرياً فيه، يعني أن الزمن لا يقاس به مقدار أداء أي من المتعاقدين الناقل و المسافر، وتنفيذ الالتزام لا يستطيل و لا يمتد مدة بل يقع فوراً، ولأن العقد الزمني لا يتصور تنفيذه إلا خلال فترة من الزمن فالزمن فيها أمر تفرضه طبيعة الأشياء<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> أحمد زكي عويس ، المرجع السابق ، ص 22.

## المبحث الثاني: تنفيذ عقد النقل البحري للمسافرين

ما من عمل مادي أو قانوني يحدثه المرء في مجتمعه إلا و ينجم عليه أثر معين ، تتبلور من خلاله ماهية هذا العمل أو ذلك و تتحدد طبيعته بشكل أو بآخر مما يساعد على تحديد مصيره القانوني ، وبالتالي أثره سواء بالنسبة إلى الشخص الذي أحدثه أم بالنسبة إلى من ارتضى بملء إرادته امتداد هذا الأثر إليه.

بالتالي في ظل هذه المعطيات ، تتبين لنا أهمية عقد النقل البحري للمسافرين سواء في مرحل تكوينه و في مرحلة تنفيذه، ذلك أن لا قيمة لتكوين العقد ما لم يقترن هذا التكوين في الأثر الذي ينجم عنه و ما يتناول هذا الأثر من الأشخاص يكونون من صانعي العقد أصلا. متى انعقد عقد نقل الأشخاص بحرا صحيحا ، فإنه يرتب التزامات على عاتق طرفيه وهما الناقل البحري من جهة و المسافر من جهة أخرى، باعتباره من العقود التبادلية و الملزمة للجانبين، حيث تتمثل أهم الالتزامات الملقاة على عاتق الناقل في تنفيذ النقل المتفق عليه، أما التزام المسافر الرئيسي فيتمثل في أداء أجرة السفر.

لذلك سيتم التطرق في هذا المبحث إلى التزامات الناقل البحري (المطلب أول) و إلى التزامات المسافر (المطلب ثاني).

## المطلب الأول: التزامات الناقل البحري للمسافرين

ينجم على عاتق الناقل البحري عدة التزامات، إذ يقع عليه الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة ( الفرع الأول)، و الالتزام بتنفيذ النقل المتفق عليه ( الفرع الثاني)، و الالتزام بتوصيل المسافر سليما(الفرع الثالث)، وأخيرا الالتزام بنقل أمتعة المسافر (الفرع الرابع).

## الفرع الأول: الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة

مثمما هو الحال في النقل البحري للبضائع، أول التزام للناقل البحري للمسافرين هو وضع سفينة صالحة للملاحة البحرية<sup>1</sup>، فهو الالتزام الأولي و الضروري لكي يقوم الناقل البحري بتنفيذ بقية التزاماته، فإذا لم تكون السفينة صالحة و جاهزة للملاحة و لتنفيذ عملية النقل المتفق عليها ، فالنتيجة الحتمية هي إخلال الناقل ببقية التزاماته<sup>2</sup>.

أكده المشرع الجزائري هذا الالتزام في المادة 841 من ق ب ج بنصها " أنه يتعين على الناقل أن يحفظ السفينة في حالة صالحة للملاحة و أن يزودها بشكل مناسب بالتسليح و التجهيز و المؤونة للسفرة المقصودة و أن يتخذ الإجراءات اللازمة لتأمين سلامة الركاب". نفس الموقف تطرق إليه المشرع الفرنسي في نص المادة 2-5421 L من قانون النقل الفرنسي<sup>3</sup>.

فالالتزام بضمان صلاحية السفينة للملاحة و المحافظة عليها طيلة مدة الرحلة البحرية غير ملزم للناقل طبقا لأحكام القانون الفرنسي، إلا في حالة نقل الأشخاص، أما في حالة نقل البضائع فلا يلزم الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة إلا عند لحظة بداية الرحلة البحرية<sup>4</sup>، و في ذلك نجد أن المشرع الفرنسي قد فرق بين التزام الناقل في حالة نقل البضائع حيث جعل طبيعة الالتزام في النقل البحري للبضائع هو التزام ببذل عناية ، أما في حالة نقل

<sup>1</sup> François – Xavier Pierronet, Responsabilité civile et passagers maritimes, Tome 1, Presses universitaires D'Aix Marseille, France , 2004, p 153. Pierre bonassies-Christian scapel, op.cit, p 795,

<sup>2</sup> مدحت حافظ إبراهيم ، التزامات المتعاقدين في عقد النقل البحري طبقا لقانون التجارة البحرية و المعاهدات النافذة في مصر، مجلة هيئة قضايا الدولة، العدد الثالث ، السنة الثامنة والثلاثون، 1994، ص 31 و ما بعدها

<sup>3</sup> Art L.5421-2 Code des transports français Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - « Le transporteur est tenu de mettre et conserver le navire en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré et de faire toute diligence pour assurer la sécurité des passagers. » ; mentionné par : Arnaud Montas , Droit maritime, 2<sup>ème</sup> éd , Vuibert, France, 2015, p 207, Philippe Delebecque, op.cit, p 573.

<sup>4</sup> François – Xavier Pierronet, Responsabilité civile et passagers maritimes, Tome 1, op.cit., p 214.

الأشخاص فجعله التزاما بتحقيق نتيجة، هذه الشدة تعود إلى أن حماية الإنسان في سفره تختلف عن حماية البضائع في حالة نقلها.<sup>1</sup>

في نفس السياق نصت المادة 222 من ق ب ج " أن كل سفينة تقوم بالملاحة البحرية يجب أن تكون على حالة صالحة للملاحة و مجهزة تجهيزا مناسباً ، و صالحة للاستخدام الذي خصصت له " تضيف المادة 223 من ق ب ج أنه " لا يمكن استخدام السفينة للملاحة البحرية إذا لم تتوفر فيها شروط الأمن المقررة خاصة فيما يلي:

أ/ بناؤها و عدتها وآلاتها و التجهيزات الموجودة على متنها و كذلك وسائلها الخاصة بالإشارات و الإنقاذ و الوقاية و إخماد الحريق،

ب/ الطفو و الثبات و خطوط الشحن،

ج/ أجزاء الدفع و القيادة،

د/ عدد أفراد الطاقم و أهليتهم المهنية،

هـ/ الشروط الأخرى المطلوبة و الخاصة بسلامة الملاحة و سلامة الأرواح في البحار".

المشعر المصري تطرق لهذا الالتزام في نص المادة 250 من قانون التجارة البحرية المصري " على أنه يلتزم الناقل بإعداد السفينة و تجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة و لتنفيذ السفر المتفق عليه، و يلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طول مدة السفر.<sup>2</sup>

بمعنى يلتزم الناقل بأن يضع سفينة صالحة للملاحة و مجهزة على النحو الذي يساعد على تحقيق النتيجة وهي إيصال المسافرين سالمين إلى المكان المقصود ، ويقضي ذلك تجهيز السفينة بالمؤن في بداية النقل و أثناء الرحلة البحرية و يكون ذلك بحصول السفينة على شهادة إبحار سارية المفعول تفيد بقدرة السفينة على الإبحار و على لياقتها و إجازتها

<sup>1</sup> عبد الرافع موسى ، مدى الشدة في أساس مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص ، الجمعية البحرية المصرية ، العددان الحادي عشر و الثاني عشر ، 1997، ص 13.

<sup>2</sup> عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، المرجع السابق ، ص 112، محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 505، عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، المرجع السابق ، ص 461.



لنقل الركاب<sup>1</sup>، بعبارة أخرى يجب على السفينة أن تكون في حالة مرضية يمكن معها الإبحار دون تعريض أرواح من عليها لخطر شديد، و يظهر ذلك في ملائمة بدن السفينة و معداتها و آلاتها و طاقمها، و اصطلاح صلاحية السفينة مصطلح نسبي بمعنى أن السفينة تكون صالحة للملاحة لرحلة معينة و غير صالحة للملاحة في رحلة أخرى ، كما قد تكون صالحة للملاحة في زمن معين و غير صالحة للملاحة في زمن آخر، وعلى هذا فشرط الصلاحية للملاحة عند تطبيقه يختلف من سفينة إلى أخرى ومن رحلة إلى أخرى.

المشعر الدولي أكد هذا الالتزام في اتفاقية بروكسل لعام 1961 بنصه صراحة " على أنه إذا كان الناقل هو مالك السفينة ، فعليه أن يبذل الجهد و العناية اللازمة و كذلك يضمن قيام مستخدميه ووكلائه في حدود وظائفهم ببذل الجهد اللازم لجعل السفينة و إبقائها صالحة للملاحة و مجهزة بشكل مناسب بالتسليح و التجهيز و المؤونة و في أي وقت أثناء النقل، وبما يضمن سلامة الركاب من جميع النواحي الأخرى".

تضيف الفقرة الثانية " أنه في حالة ما إذا كان الناقل غير مالك السفينة، فعليه أن يضمن هذا الأخير أو مجهزة حسب الحالة أو وكلاتهم في حدود وظائفهم الجهد اللازم للأغراض المذكورة في الفقرة الأولى من هذه المادة"<sup>2</sup>

إن الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة من قبل الناقل ليس بالغريب والبعيد عن أقلام الفقه وعلى وجه الخصوص الفقه الانكليزي فقد عرف الفقيه الانكليزي (carver) في كتابه

<sup>1</sup> محمود محمد عابنه، أحكام عقد النقل، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن، 2015، ص 213 وما بعدها.

<sup>2</sup>Art 03 convention Bruxelles 1961 « 1. Lorsqu'un transporteur est propriétaire du navire, il exercera une diligence raisonnable et répondra de ce que ses préposés, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, exercent une diligence raisonnable pour mettre et conserver le navire en état de navigabilité et convenablement armé, équipé et approvisionné au début du transport et à tout moment durant le transport, et pour assurer la sécurité des passagers à tous autres égards.2. Lorsque le transporteur n'est pas propriétaire du navire, il répondra de ce que le propriétaire du navire ou l'armateur, selon le cas, et leurs préposés, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, exercent une diligence raisonnable aux fins énumérées au par. 1 du présent article. »

الشهير النقل عن طريق البحر الالتزام بإعداد سفينة صالحه للملاحة أنه ملائمة الباخرة من حيث التصميم والهيكل والمعدات لمواجهة مخاطر الرحلة الاعتيادية بما لديها من طاقم وريان كفؤ لمواجهة مخاطر الرحلة<sup>1</sup>.

الفقه الفرنسي هو الآخر عرف فكرة صلاحية السفينة للملاحة البحرية، عن طريق الفقيه " جورج ريبير Ripert" بأنها تعني قابلية السفينة للقيام بالرحلات البحرية و في أمان وفي ظروف عادية"، عرفه كذلك الفقيه Remound-Gouilloud الصلاحية الملاحية للسفينة بالمعنى الواسع تعني ما هو ضروري للسفينة من أجل إتمام مهمتها<sup>2</sup>.

عموما لا يجوز للناقل نقل المسافرين على سفينة أقل درجة من السفينة المتفق على نقله عليها، أو غير مجهزة بوسائل الراحة التي تتفق مع درجة السفينة المتفق على نقله عليها ، و التزام الناقل في هذا الصدد لا يقتصر على وقت بدء السفر و لكن هو التزام يستمر طيلة السفر و حتى وصول الراكب سليما إلى ميناء الوصول<sup>3</sup> ، وصلاحية السفينة للملاحة أمر يغير صلاحيتها للسفر المتفق عليه، و مثال ذلك نقل فريق رياضي يشترك في سباق السباحة، فإذا اشترط مدير الفريق على الناقل أن يكون النقل بسفينة بها مسبح ليواصل الفريق مرانه أثناء السفر، فإن الناقل يخل بالتزامه إن أعد سفينة صالحة للملاحة و لكن لا يوجد بها مسبح، أو يوجد بها مسبح غير صالح للاستعمال<sup>4</sup>، ومثال ذلك أيضا أن يتفق على

<sup>1</sup> وليد خالد عطية ، الجوانب القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة، (دراسة مقارنة بين قواعد التجارة البحرية وقواعد لاهاي وقواعد هامبورغ) ، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية و السياسية، جامعة البصرة ، العراق، العدد الأول، السنة الخامسة، ص 262. متاح في الموقع الإلكتروني

[http://mouhakiq.com/papers/Lawj\\_paper\\_2014\\_8420471.pdf](http://mouhakiq.com/papers/Lawj_paper_2014_8420471.pdf) تاريخ زيارة الموقع: 06-11-2016.

<sup>2</sup> بسعيد مراد ، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية ، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، السنة الجامعية 2011-2012، ص 114.

<sup>3</sup> فهد عبد الرحمن كاظم محمود الكندري ، مسؤولية الناقل البحري و الجوي عن وفاة المسافرين في ضوء التشريعين المصري و الكويتي و الاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في القانون، جامعة القاهرة ، 2015، ص 24.

<sup>4</sup> كمال حمدي، المرجع السابق، ص 799، محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 505.

أن تسافر السفينة إلى منطقة قطبية لتتنقل فريقا من العلماء لمحطة أرصاد مقامة في هذه المناطق، فيكون من واجب الناقل أن يعد سفينة قادرة على ارتياد هذه المناطق مجهزة بما يلزم لمواجهة العواصف الثلجية<sup>1</sup>.

المشعر البحري الجزائري نظرا لأهمية هذا الالتزام أدرج مادة رادعة في المادة 479 من ق ب ج" والتي تعاقب كل ريان يبحر بإرادته أو بتهاون منه بسفينة في حالة سيئة للملاحة، وغير مجهزة بكفاية ، وغير معدة أو ممونة ، وكل مجهزة يضع تحت تصرفه مثل هذه السفينة، بغرامة مالية من 50000 دج إلى 300000 دج،

ويعاقب بالحبس من ثلاثة (3) أشهر إلى سنتين (2) و غرامة مالية من 100000 دج إلى 600000 دج، إذا كان الفعل المذكور في الفقرة الأولى أعلاه يضع في خطر السفينة نفسها أو سفنا أخرى ، الأشخاص أو الحمولة أو البيئة البحرية،

و يتعرض للعقوبات المنصوص عليها في المادة 264 من قانون العقوبات، إذا كان الفعل المذكور في الفقرة الأولى أعلاه تسبب في جروح انجر عنها عجز كلي مؤقت، و إذا نتج عن الفعل المذكور في الفقرة الأولى ضياع السفينة أو الجروح تؤدي إلى عجز دائم ، تكون العقوبة بالسجن من خمس (5) إلى (10) سنوات ،وفي حالة وفاة شخص أو عدة أشخاص في الوقت الذي كانت فيه العواقب متوقعة ، تكون العقوبة بالسجن المؤبد."

<sup>1</sup> عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، المرجع السابق ، ص 461 و ما بعدها.

## الفرع الثاني: الالتزام بتنفيذ النقل المتفق عليه

إن الاتفاق المبرم بين الناقل البحري و المسافرين على نقله هو و أمتعته إن وجدت،<sup>1</sup> من ميناء القيام أو المغادرة إلى ميناء الوصول في الموعد المتفق عليه،<sup>2</sup> و السفينة المتفق عليها، هو الغاية المرجوة من عقد النقل البحري للمسافرين.<sup>3</sup>

إذ يجب على الناقل أن يراعي بقدر الإمكان تنفيذ التزامه في الميعاد المتفق عليه،<sup>4</sup> و أن يقوم بالإبحار بالسفينة في الساعة المحددة التي تم الاتفاق عليها،<sup>5</sup> و أن يصل بسفينته في الميعاد المحدد أو في وقت ملائم ، و يلتزم الناقل من أجل ذلك بأن لا يرسو في ميناء آخر في أثناء السفر بناء على طلب المسافرين أو لأجل مصلحة الناقل.

كما أنه لا يجوز للناقل أن يقوم بتغيير السفينة المتفق عليها في العقد المبرم مع الراكب بسفينة أخرى مماثلة لها أو أحسن منها حتى ولو قام الناقل بتعويض المسافرين وذلك بتوفير وسائل الراحة أكثر مما كان ملحوظا في السفينة المتفق عليها، و زيادة على ذلك فإن للمسافر الحرية الكاملة في عدم ثقته في سفينة أخرى غير التي اتفق على السفر فيها، ولهذا يجوز له المطالبة بفسخ العقد مع التعويض أو قبول السفينة الجديدة مع دفع تعويض له، ولكن القاضي قد لا يحكم له بالتعويض إذا ثبت لديها عدم حصول ضرر للمسافر بسبب

<sup>1</sup> نصت المادة 821 من ق ب ج صراحة على " أنه يلتزم المجهز بموجب عقد نقل المسافرين بنقل المسافرين و أمتعته إن وجدت عن طريق البحر ....."

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، مصر، 2007 ص 378.

<sup>3</sup> علاء الدين زكي، المسؤولية الجنائية لريان السفينة في القانون البحري، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، 2015، ص 689.

<sup>4</sup> François – Xavier Pierronnet, Responsabilité civile et passagers maritimes, Tome 1, op.cit., p 153.

<sup>5</sup> غالبا ما تعلن شركات النقل البحري للمسافرين بالنسبة لخطوط الملاحة المنتظمة عن مواعيد السفر و خط سير السفينة ، وتنتشر هذه المواعيد و الخطوط بحيث تكون معلومة لكل مستهلكي خدمة النقل ، و بالنسبة للملاحة غير المنتظمة فغالبا ما يحدد العقد مواعيد السفر و خط سير السفينة المتفق عليهما ، و يجب على الناقل البحري مراعاة هذه المواعيد و هذه الخطوط بدقة ، و بالرغم من أنه قليلا ما يحدث إخلال بهذا الالتزام في الوقت الراهن بسبب التطور الهائل التكنولوجي في مجال النقل البحري ، بحيث أضحت لشركات النقل تنفيذ هذا الالتزام بكل دقة و احترافية.

تغيير السفينة، ومع ذلك فإن بعض الفقهاء يرى بأنه ليس ثمة مانع من أن يقترح الناقل البحري على الراكب نقله على سفينة أخرى ، ويمتنع على الراكب أن يرفض أو يطلب فسخ العقد، ما لم يكن اختيار الراكب للسفر على السفينة الأولى جوهريا في اعتباره نظرا لسرعتها أو لوسائل الراحة و السلامة التي تتوفر فيها <sup>1</sup>.

كما يجب عليه أن يتبع خط السير المعتاد المعلن عنه و الموضح في تذكرة السفر و أن يقف فقط في الموانئ المتفق على وقوفه فيها، إذ لو ترك الناقل حرا في الدخول إلى الميناء الذي يريده أو التوقف أكثر من المدة المعينة له، وذلك دون أن يتقيد بما أذاعه و أعلمه عن خطة سفر السفينة لكان ذلك مدعاة إلى الإضرار بالمسافرين بتأخير وصولهم، ولذا فإذا خالف الناقل خطة السير المعلنه من طرفه و لحق بالمسافرين أضرار من جراء ذلك الفعل كان مسؤولا بضمان هذه الأضرار ، إذ يجب على الناقل البحري أن يبدأ بسفينته في التاريخ المحدد لقيامها ، وعليه أن يتبع في رحلته الطريق الذي أعلن عنه ، أما إذا لم يعلن خطة لسير السفينة فعليه ان يتبع الطريق المعتاد ، و لا يقصد بالمعتاد الأقصر جغرافيا و إنما يلزم أن يكون سيره مباشرا ، بمعنى أنه ليس له أن ينحرف عن هذا الطريق و لا أن يقف في موانئ لم تعدت السفينة الوقوف عليها في مثل هذه الحالات ، كما أنه ليس له أيضا أن يعود أدرجه إلى الخلف ما لم يوجد سبب أجنبي قهري<sup>2</sup>، وإلا لكان الناقل مسؤولا عن هذه النتائج على النحو الذي يكون معه للمسافر أن يفسخ العقد فوق ما يستحقه من تعويض<sup>3</sup>.

يجب على الناقل أن يقوم بتهيئة مكان للراكب في الدرجة المتفق عليها، إذ يوجد ركاب الغرف و ركاب السطح، بل أن ركاب الغرف يتوزعون بدرجات متفاوتة، غالبا ما تكون درجتين، الأولى و الثانية، و تختلف الخدمات في طبيعتها و نوعها و جودتها بين درجة و

<sup>1</sup> أحمد زكي عويس ، المرجع السابق ، ص 201 وما بعدها.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص 219.

<sup>3</sup> يعقوب يوسف صرخوه ، المرجع السابق ، ص 376.

أخرى ، أما ركاب السطح فعادة ما تخصص لهم أماكن للجلوس على متن السفينة و لا تقدم لهم خدمات إلا في حدود الطعام و العلاج إن كان له مقتضى<sup>1</sup>، وعليه إذا كان الراكب قد تعاقد على السفر في الدرجة الأولى ، فلا يجوز للناقل أن يعرض عليه حجرة بالدرجة الثانية أو الثالثة<sup>2</sup>، و للراكب أن يطالب باسترداد الفرق إذا اضطر إلى السفر في درجة أدنى<sup>3</sup>. من جهة أخرى يتوجب على الناقل البحري ، إذا مرض المسافر أثناء السفر أن يقوم بعلاجه، ذلك أن أي طارئ يصيب المسافر أثناء السفر إنما يعتبر الناقل مسؤولاً عنه<sup>4</sup>، في نفس السياق بالنسبة لحالة ما إذا كان المسافر مريض مرضاً غير مألوفاً ، فللناقل أن يقوم بإعطائه له مقابل أجر خاص إذا كان ذلك في استطاعته و قدرته ، و إذا أصيب أحد المسافرين بمرض معد، و جب على الناقل أن يخرجهم في أول ميناء ترسو و هذا حماية لباقي المسافرين<sup>5</sup>.

من ناحية أخرى يلتزم الناقل بتقديم الطعام لأنه لا يمكن أن يستمر السفر دون التزام بتقديم الطعام طوال الرحلة، على أن هذا الالتزام لا بد أن يكون ثابتاً بتذكرة السفر لأنه يحدد الدرجة التي تحدد مستوى الطعام طبقاً للدرجة التي حجزها و بيان طريقة تقديمه بالغرفة أو بوفيه مفتوح، ويرى البعض أن الأصل غير ملزم بتقديم الطعام للراكب إلا إذا أتفق في تذكرة السفر على ذلك ، فإذا كان القانون لا يلزم الناقل بتقديم الطعام للراكب فإن المنطق يقتضي أن يؤكد أن طول أو قصر الرحلة هي التي تحدد ما إذا كان الناقل ملزم من عدمه ذلك أنه

<sup>1</sup> هاني دويدار، قانون النقل ، المرجع السابق، ص 271.

<sup>2</sup> محمد نصر محمد ، المرجع السابق، ص 284، مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق ، ص 319.

<sup>3</sup> مصطفى كمال طه ، النظرية العامة للقانون التجاري و البحري، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان ، 2006، ص 307.

<sup>4</sup> هشام فرعون ، القانون البحري، مطبعة كرم ، سوريا ، 1976، ص 241.

<sup>5</sup> أحمد زكي عويس ، المرجع السابق ، ص 206.

من غير المعقول أن لا يقدم الطعام سواء كان وجبة أو أكثر إلا إذا كانت تذكرة السفر هي التي تؤكد على عدم تقديم الطعام<sup>1</sup>.

### الفرع الثالث: الالتزام بتوصيل المسافر سليما

إن أهم التزام يرتبه عقد النقل على عاتق الناقل، هو ما يسمى بالالتزام بالسلامة<sup>2</sup> و الذي يعني أن الناقل يضمن بمقتضى العقد ، سلامة جسم الراكب من كل ضرر قد يتعرض له اثناء تنفيذ العقد.

إن إقرار القضاء لهذا الالتزام يعتبر حماية لجمهور المسافرين الذين يكونون نظرا لظروف النقل في العصر الحديث عاجزين في معظم الحالات من إثبات خطأ الناقل بل و حتى معرفة ظروف الحادث و الأسباب التي أدت إليه وهم في هذه الحالة يكونون في مواجهة خصم قادر بوسائله على إحباط كل محاولة لإثبات خطئه أو حتى محاولة معرفة أسباب الإصابة للتخلص من مطالبته بالتعويض<sup>3</sup>.

تبعاً لذلك ظل القضاء لحقبة طويلة من الزمن يبني مسؤولية الناقل البحري عن تعويض الأضرار البدنية التي تصيب الركاب على أساس المسؤولية التقصيرية، وهذا الالتزام بضمان السلامة هو التزام بتحقيق نتيجة يملي على الناقل البحري اتخاذ جميع التدابير الضرورية اللازمة لوصول المسافر سالماً معافاً إلى ميناء الوصول<sup>4</sup>.

إن هذا الالتزام مقيد بوجود عقد النقل وبمدة تنفيذه ، وبناء على ذلك فإنه يكون مستبعداً من جانب الناقل ، ولا يحق للراكب التمسك به و مطالبته بالتعويض على أساسه إذا ما انتفى وجود العقد ، بأن كان النقل مجانياً أو أن الراكب قد تسلل إلى أداة النقل، دون أن

<sup>1</sup> عبد الحميد مرسي عنبر، شركات النقل البحري، دار النهضة العربية للطبع والنشر، مصر، 2014، ص 283.

<sup>2</sup> سوف نتعرض لمزيد من الشرح و التفصيل لمبدأ الالتزام بضمان السلامة في مجال النقل البحري للمسافرين في الفصل الثاني من الباب الأول من هذه الرسالة.

<sup>3</sup> أحمد زكي عويس ، المرجع السابق ، ص 211.

<sup>4</sup> هاني دويدار، قانون النقل ، المرجع السابق، ص 272.

تكون لديه نية إبرام العقد ، وكذلك في جميع الأحوال التي لا وجود فيها لعقد النقل ، أو قبل أو بعد تنفيذ العقد<sup>1</sup>.

### الفرع الرابع: الالتزام بنقل أمتعة المسافر

لا يلتزم الناقل البحري للمسافرين بنقل هؤلاء إلى الوجهة التي يقصدونها و ضمان سلامتهم فحسب، وإنما هو ملتزم أيضا بنقل ما يصطبونه معهم من أمتعة على السفينة التي يستقلونها<sup>2</sup>، والحفاظ عليها طوال الرحلة .

فالأمتعة هو ما يحمله المسافر على السفينة من أشياء، و لا عبء بما إذا كان مالكا أم لا، كما لا عبء بالغرض منها أو لكميتها متى كانت في الحدود المتفق عليها بالعقد أو التي يقضي بها العرف<sup>3</sup>، و بالتالي للناقل أن يرفض الوزن الزائد عما يقرره الاتفاق أو العرف ، أما إذا قبله فحينئذ يلتزم المسافر بدفع أجرة عن الجزء الزائد<sup>4</sup> ، و إذا توفي المسافر أثناء السفر فيلتزم الريان باتخاذ التدابير الضرورية للمحافظة على الأمتعة و تسليمها للورثة<sup>5</sup>.

السؤال المطروح في هذا المقام ماهي الطبيعة القانونية للالتزام الناقل بنقل أمتعة المسافر؟

اختلفت آراء الفقهاء المصريين في هذا الصدد ، فالبعض يرى أنه في هذه الحالة يقوم بجانب العقد الأصلي بنقل الراكب عقد آخر تبقي بنقل أمتعته ، و تسري على هذا العقد التبعية أحكام عقد نقل البضائع بحرا مع ملاحظة أن عقد نقل الأمتعة لا يخضع لكل أحكام

<sup>1</sup> عادل علي المقدادي ، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص ، دراسة مقارنة، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن ، 1997، ص 149 و ما بعدها.

<sup>2</sup> المادة 821 من ق ب ج.

<sup>3</sup> يعقوب يوسف صرخوه ، المرجع السابق ، ص 377.

<sup>4</sup> محمد نصر محمد ، المرجع السابق ، ص 284.

<sup>5</sup> في نفس السياق نصت المادة 587 من ق ب ج " أنه يجوز للريان في حالة الاستعجال أن يتخذ جميع التدابير التحفظية خلال الرحلة لحفظ حقوق المجهز و المسافرين و ذوي الحقوق في الحمولة ، ويعد الريان بالتالي كمسير أعمال المسافرين و ذوي الحقوق في الحمولة "



عقد نقل البضائع، فأجرة نقل الأمتعة لا تكون مستحقة بحسب الأصل إلا إذا كان هناك اتفاق يقضي بغير ذلك ، كما أن للريان حق حبس الأمتعة نظير الأجر المستحق<sup>1</sup>. إذ يجوز للناقل أو من يمثله احتجاز أمتعة المسافر ووضعها في المستودع على نفقة و مسؤولية المسافر حتى تسديد ديون الناقل المتولدة عن عقد السفر أو تقديم الضمانات المناسبة، و إذا لم تسدد أو تضمن ديون الناقل مدة شهر ، يمكن للناقل أن يبيع الأمتعة بالمزاد العلني أو بطريقة أخرى تكفل له تغطية ديونه و نفقاته المترتبة على المسافر<sup>2</sup>.

يرى آخرون أنه لا يوجد ثمة عقد بين الناقل و الراكب إلا عقد واحد هو عقد نقل الأشخاص بمقتضاه يلتزم الناقل بنقل المسافر و نقل أمتعته.

الرأي الثاني هو الأصح إذ تعد فقط عملية فرعية، و بالتالي ليس هناك عقد مميز يخص نقل الأمتعة، و إنما عقد نقل المسافر و الذي هو سند العلاقة بين المسافر و الناقل<sup>3</sup>، والذي بموجبه يلتزم هذا الأخير بنقل المسافر و أمتعته معا<sup>4</sup>.

المشعر الجزائري تناول أنواع الأمتعة في المادة 822 من ق ب ج والتي نصت على أنه: "تعد بمثابة أمتعة:

أ/ الأمتعة التي يحملها المسافر عادة معه أو الأمتعة التي يأخذها إلى حجته أو تكون تحت حراسته، وتسمى هذه الأمتعة باسم أمتعة الحجرة،

ب/ الحقائب المحتوية على الأمتعة الشخصية للمسافر و المسجلة و المنقولة في عنبر السفينة، وتسمى هذه الأمتعة باسم أمتعة العنبر،

ج/ السيارات السياحية بما في ذلك الأمتعة الموجودة بداخلها و التي ترافق المسافر و يستخدمها لاستعمالاته الشخصية"

<sup>1</sup> يعقوب يوسف صرخوه ، المرجع السابق ، ص 377.

<sup>2</sup> المادة 840 من ق ب ج.

<sup>3</sup> كمال حمدي ، المرجع السابق، ص 819.

<sup>4</sup> محمد عبد الفتاح ترك ،عقد النقل البحري، المرجع السابق ، ص 536.

في نفس السياق المشرع الدولي تطرق لأنواع الأمتعة سواء في اتفاقية بروكسل لعام 1967 المتعلقة بنقل أمتعة المسافرين بحرا أو اتفاقية أثينا لعام 1974 و الخاصة بنقل الركاب و أمتعتهم بحرا.

حيث عرفت المادة الأولى الفقرة د من اتفاقية بروكسل<sup>1</sup> " الأمتعة" بأنها تعني كل الأشياء أو المركبات المنقولة من طرف الناقل بموجب عقد نقل المسافرين، باستثناء ما يلي:

1/ الأشياء أو المركبات المنقولة في إطار عقد إيجار السفينة أو تذكرة الشحن،

2/ الأشياء أو المركبات التي يخضع نقلها للاتفاقية الدولية لنقل المسافرين و الأمتعة على السكة الحديدية،

3/ الحيوانات الحية

" أمتعة الحجرة " تعني الأمتعة التي يحملها المسافر أو التي تكون في حجرتة أو تحت حراسته، باستثناء التطبيق المتعلق بالمادة السادسة فقرة الأولى<sup>2</sup> " أمتعة الحجرة " والتي تشمل أمتعة المسافرين الموجودة ضمن مركبته."

<sup>1</sup> تقابلها حرفيا المادة الأولى الفقرتين الخامسة و السادسة من اتفاقية أثينا لعام 1974.

Art.1Convention d' Athènes de 1974 : «bagages» « signifie tout objet ou véhicule transporté par le transporteur en vertu d'un contrat de transport, à l'exception:

- a) des biens ou des véhicules transportés en vertu d'un contrat d'affrètement d'un connaissance ou d'un contrat concernant à titre principal le transport de marchandises ,et
- b) des animaux vivants;

2 «bagages de cabine» signifie les bagages que le passager a dans sa cabine ou qu'il a en sa possession, sous sa garde ou son contrôle. Sauf pour l'application du par. 8 du présent article et de l'art. 8, les bagages de cabine comprennent les bagages que le passager a dans son véhicule ou sur celui-ci; »

<sup>2</sup> المادة السادسة الفقرة الأولى من الاتفاقية تتكلم عن حدود سقف المسؤولية في حالة فقدان أو عطب يطرأ على الأمتعة و التي تحدد المسؤولية في حالة فقدان أمتعة الحجرة أو إصابتها بأضرار ، في كلتا الحالتين ، بمبلغ 10000 فرنك عن كل مسافر .

من خلال هذه النصوص القانونية يتضح أن أمتعة المسافرين تنقسم إلى ثلاثة أنواع:

الأمتعة المسجلة، الأمتعة غير المسجلة و الأمتعة المودعة.

### الفقرة الأولى: الأمتعة المسجلة

هي الأمتعة التي يسلمها المسافر إلى الناقل حيث يلتزم الأخير بأن يسلم المسافر إيصالا بهذه الأمتعة، و هي لا تقتصر فقط على الحقائب، بل تشمل السيارات و أية مركبات أخرى يسلمها المسافر إلى الناقل<sup>1</sup>.

ونظرا لأن هذه الأمتعة تكون في حوزة الناقل مثلها في ذلك مثل البضائع التي يسلمها الشاحن للناقل، فإن المشرع المصري أشار صراحة في المادة 268 من ق ب م على " أن تسري على نقل الأمتعة المسجلة أحكام نقل البضائع بالبحر."<sup>2</sup>

المشرع الجزائري<sup>3</sup> هو الآخر كرس هذا المفهوم لكن بصياغة مغايرة في المادة 839 من ق ب ج " بأنه يتعين على الناقل أن يسجل أمتعة العنبر الخاصة بالمسافر و كذلك المركبات التي ترافقه و أن يسلمه إيصالا بها"

تضيف المادة 823 الفقرة الثانية من ق ب ج " بأنه يغطي عقد السفر ، فيما يخص أمتعة العنبر و السيارات ، المدة الداخلة ما بين الوقت الذي سلمت فيه للناقل أو إلى مندوبه في البر أو على متن السفينة و الوقت الذي تم فيه ردها من الناقل أو مندوبه".

يتضح من هذا النصوص أن الناقل، أو وكيله أو الريان عليه أن يسلم إيصالا بالأمتعة التي يسلمها إليه المسافر لنقلها ، ويجب تسجيل هذه الأمتعة في دفتر خاص في السفينة ، وبالتالي يعد المسافر في هذه الحالة كالشاحن بالنسبة للأمتعة التي سلمها للريان<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق ، ص 537.

<sup>2</sup> محمد سمير الشراقوي ، محمد القليوبي، المرجع السابق ، ص 473، محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق ، ص 537.

<sup>3</sup>المشرع الجزائري في مجال النقل البري للأشخاص أكد صراحة في المادة 68 من ق ت ج على " أنه يخضع نقل الأمتعة المسجلة لأحكام المواد 46 و 47 و 48 و من 52 إلى 61" هذه المواد متعلقة بالنقل البري للبضائع.

و مقتضى ذلك أن مسؤولية الناقل البحري للمسافرين فيما يخص الأمتعة المسجلة هي نفسها الأحكام الموجودة فيعقد نقل البضائع<sup>2</sup>، إذ أن التزام الناقل بصدد نقل هذه الأمتعة هو التزام بتحقيق نتيجة هي توصيلها سالمة فلا يبرأ من المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له أو لنائبه أو لأحد تابعيه ، و أن الناقل يحرم من تحديد المسؤولية عن هلاك الأمتعة المسجلة أو تلفها إذا أثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر منه أو من نائبه أو من أحد تابعيه بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث<sup>3</sup>.

### الفقرة الثانية: الأمتعة غير المسجلة

كما سلف الذكر فهي الأمتعة اليدوية التي يحتفظ بها المسافر و لا يسلمها للناقل،<sup>4</sup> لأنها لا تسجل عندما يستقل الراكب واسطة النقل ولا يكون للناقل علم بها.<sup>5</sup> فهي عبارة عن أشياء صغيرة تبقى في حراسة الراكب أو المسافر، وهذه الأمتعة لا تدخل في عقد النقل أي أن نقلها لا يستند إلى العقد المذكور<sup>6</sup>، و إنما يسمح الناقل للمسافرين بأخذها معهم في وسيلة النقل دون مقابل، و أحيانا يحدد الناقل ما تشتمل عليه الأمتعة الشخصية كالحقائب اليدوية و آلة التصوير و لوازم الأطفال المصاحبين للراكب، كما لا يجوز أن تحتوي الأمتعة الشخصية على أشياء محظورة كالأسلحة و المواد الممنوع

<sup>1</sup> يعقوب يوسف صرخوه ، المرجع السابق ، ص 378.

<sup>2</sup> Jacques putzeys, Droit des transports et Droit maritime, Bruylant Bruxelles, Belgique, 1993, p 249.

<sup>3</sup> كمال حمدي ، المرجع السابق، ص 819،

سيتم التطرق بالتفصيل لأحكام مسؤولية الناقل البحري في حالة فقد او تلف الامتعة سواء المسجلة أو الغير مسجلة أو المودعة في الباب الثاني من هذه الرسالة.

<sup>4</sup> Jacques putzeys, op.cit , p 249.

<sup>5</sup> عادل علي المقدادي، المرجع السابق ، ص 164.

<sup>6</sup> فوزي محمد سامي ، شرح القانون التجاري ، الجزء الأول ، الطبعة العاشرة ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الأردن ، 2006، ص 264.

نقلها كالمواد سريعة الاشتعال ، كذلك يجب أن لا تحتوي الأمتعة اليدوية أو الغير مسجلة ما يزعج المسافرين الآخرين كصدور روائح كريهة منها تقلق راحة المسافرين طول الرحلة<sup>1</sup>.

ولمعرفة مدى التزام الناقل بنقل هذه الامتعة يجب تبيان موقف الفقه في هذا الصدد:

لقد ظهر رأيان بشأن الأمتعة اليدوية أو الغير مسجلة ، فذهب الرأي الأول: ، أن الناقل ملزم بنقل الامتعة اليدوية ، وتبع لذلك فهو مسؤول عن هلاكها او تلفها أثناء تنفيذ العقد ، ويكون خاضعا للمسؤولية التعاقدية، بحجة أنه عندما ينقل الشخص كان يعلم الناقل جيدا بأن الراكب سيحمل معه بعض الأمتعة اليدوية، فإذا فقد المسافر حقيبته، فإن ذلك يرتب على الناقل المسؤولية التعاقدية، ولكن يصبح من السهل على الناقل أن يثبت إهمال المسافر و ينفي مسؤوليته في الأحوال التي لا يحصل فيها حادث يبرر هذا التلف أو الضياع ، وبالتالي إرجاعه إلى عدم محافظة الراكب على أمتعته.

ذهب رأي ثان: و هو الصحيح و الراجح، إلى خلاف ذلك ويرى بأنه لا يكفي القول بأن الناقل يعلم أن المسافر يأخذ معه حقيبته و الأشياء الأخرى أثناء سفره و لا يكمن مساءلته عنها تعاقديا عند تلفها أو فقدانها، لأنه تم الأخذ بذلك نكون أمام تعسف في اللجوء إلى استتباط ما يسمى بالشروط أو الإرادة الضمنية للمتعاقدين ، فالناقل عندما يسمح للراكب بحمل الأمتعة اليدوية معه ، لا يعدو أن يكون ذلك مجرد رخصة تقررت للمسافر ، و يكون نقلها مجانية ، فلا يوجد أي ارتباط بين الناقل و الراكب على نقل هذه الأمتعة ، كما أن الناقل قد لا يعلم بوجودها أو بمحتواها ، فضلا عن أنها لا تكون في حراسة الناقل بل يحتفظ بها الراكب معه<sup>2</sup>.

بمقتضى هذا الرأي فإن الناقل البحري يكون مسؤولا عن الامتعة الغير مسجلة و التي بموجبها يقع على المسافر إثبات خطأ أو إهمال الناقل، إلا إذا كان فقدان أو الضرر متأتيا

<sup>1</sup> فوزي محمد سامي ، شرح القانون التجاري ، الطبعة الأولى، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع ،الأردن ، 1997، ص 267.

<sup>2</sup> عادل علي المقدادي، المرجع السابق ، ص 164 و ما بعدها.

من غرق السفينة أو اصطدامها أو جنوحها أو انفجار أو حريق فيها أو متصلا بأحد هذه الأحوال<sup>1</sup>.

و على خلاف الأمتعة المسجلة لا يجوز للناقل البحري أن يحبس أمتعة المسافر غير المسجلة وفاء لأجرة النقل.<sup>2</sup>

### الفقرة الثالثة: الأمتعة المودعة

وهي أمتعة غير مسجلة، ولكن المسافر يودعها عند الريان أو عند الشخص المكلف بحفظ الودائع في السفينة، و تشمل هذه الأمتعة الأشياء الثمينة كالمجوهرات و الوثائق و النقود.<sup>3</sup>

وقد تكفلت المادة 846 من ق ب ج بتبيان مدى مسؤولية الناقل البحري عن مثل هذه الأمتعة فنصت على أنه لا يعد الناقل مسؤولا عن فقدان النقود والسندات و الأشياء الأخرى ذات القيمة كالذهب و الفضة و الساعات و المجوهرات و الآثار الفنية ، ما عدا الاتفاق الصريح والكتابي.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> المادة الرابعة الفقرة الخامسة من اتفاقية بروكسل لعام 1967 و المتعلقة بنقل أمتعة المسافرين بحرا .

المادة 270 من قانون التجارة البحرية المصرية ، على خلاف ذلك لم يفرق المشرع الجزائري بين مختلف الامتعة إذ أكد صراحة في المادة 840 من ق ب ج السالفة الذكر على جواز حجزها كضمانة لوفاء ديون الناقل.

<sup>3</sup> كمال حمدي، المرجع السابق ، 820.

<sup>4</sup> المشرع المصري تطرق للأمتعة المودعة في المادة 269 الفقرة الثانية من قانون التجارة البحرية المصري.

## المطلب الثاني: التزامات المسافر

يرتب عقد النقل البحري للمسافرين على عاتق المسافر التزامين جوهريين، الأول يتمثل في الالتزام بدفع أجرة السفر (الفرع الأول) ، و الثاني يتجسد في الالتزام بتنفيذ تعليمات الناقل (الفرع الثاني).

## الفرع الأول: الالتزام بدفع أجرة السفر

في مقابل قيام الناقل و التزامه بتنفيذ السفر المتفق عليه كان من الضروري أن يقابل ذلك الالتزام ، التزام آخر يقع على المسافر ألا و هو دفع أجرة النقل المبينة بتذكرة السفر<sup>1</sup> ، و لأطراف العقد حرية تحديد الأجرة ، فيما عدا الأحوال التي يتم فيها هذا التحديد بمعرفة السلطة العامة<sup>2</sup>.

تختلف أجرة النقل باختلاف الدرجة التي يتم السفر فيها، وتدفع الأجرة عادة عند استلام تذكرة السفر<sup>3</sup>، إذا لم يتفق على تحديد الأجرة التزم المسافر، وفقا للقواعد العامة ، بدفع أجرة المثل أو الأجرة التي يقضي بها العرف في ميناء الرحيل ، و يكون للمحكمة عند الاختلاف أن تقوم بتعيين الأجرة الواجب دفعها<sup>4</sup>.

تغطي الأجرة مقابل النقل، وكذا خدمات إضافية هي الإعاشة و خدمة الغرفة التي يشغلها المسافر و الخدمة الطبية.

<sup>1</sup> محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 505، كمال حمدي، المرجع السابق، ص 798، يعقوب يوسف صرخوه ، المرجع السابق ، ص 371، محمود سمير الشرقاوي ، محمد القليوبي ، المرجع السابق ، ص 476.

François – Xavier Pierronnet, Responsabilité civile et passagers maritimes, Tome 01, op.cit, p 178, René Rodière, op.cit , p 343, Philippe Delebecque, op.cit, p 574.

<sup>2</sup> إيمان فتحي حسن الجميل ، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني و الإتفاقيات الدولية، المرجع السابق ، ص 180.

في الواقع العملي الناقل هو الذي يحدد الأجرة، ولا يملك المسافر إلا الإدعان لهذا التحديد، وتضع شركات النقل تعريفة للنقل، وفقا للقرارات الإدارية الصادرة بتحديد الأجرة، ويلتزم كل من المسافر و الناقل بهذه التعريفة.

<sup>3</sup> فهد عبد الرحمن كاظم محمود الكندري، المرجع السابق ، ص 22.

<sup>4</sup> يعقوب يوسف صرخوه ، المرجع السابق ، ص 371.

تتدرج نفقات الإعاشة عادة في أجرة النقل، على أن تحديد مقابل معين للإعاشة في تلك الأجرة تبدو أهميته في أنه يقدم في حالة عدول المسافر عن السفر في اللحظة الأخيرة حلا اتفاقيا أو حلا مبناه العرف ، يسترد المسافر بمقتضاه مقابل الإعاشة دون باقي أجرة السفر الذي يجابه المصاريف العامة للنقل التي لا تتأثر بتخلف المسافر<sup>1</sup>.

فيما يتعلق بالخدمة الطبية فإنه حيث يكون المجهز ملزما بتوفير خدمة طبية على السفينة، فذلك لا يعني تقديمها للمسافرين بالمجان ، على أنه حيث لا ينص في تذكرة السفر على اشتراط حصول الناقل على مقابل للخدمات الطبية، فإن مثل هذه الخدمات تقدم دون مقابل بحسبان جريان العادة على ذلك<sup>2</sup>.

هناك ظروف قد تطرأ على شخص المسافر تحول دون سفره ، بما يثير معه التساؤل في حالة قيامها ، عن مدى استحقاق الناقل البحري لأجرة النقل ؟.

لقد نصت المادة 803 من ق ب ج صراحة على " أنه يجب أن يحضر المسافر للركوب في الشروط المحددة في تذكرة السفر ، و يلتزم بأجرة السفر كاملة كل مسافر لا يحضر على متن السفينة في الوقت المحدد للركوب قبل السفر و كذلك خلال الرحلة قبل المهلة المحددة لكل نهاية توقف "<sup>3</sup>.

المشرع الفرنسي تطرق لهذه الحالة في نص المادة 5421-5 من قانون النقل الفرنسي حيث أشار صراحة على وجوب حضور المسافر وفق الشروط المدونة في تذكرة السفر<sup>4</sup>. يتضح من هذا النص هو تقرير استحقاق الناقل للأجرة في حالة تخلف المسافر عن الحضور في الميعاد، و المكان المحددين في تذكرة السفر، وبالتالي يكون من حق الناقل

<sup>1</sup>كمال حمدي، المرجع السابق، ص 799.

<sup>2</sup>المرجع نفسه، ص 799.

<sup>3</sup> تقابلها المادة 251 من قانون التجارة البحرية المصري.

<sup>4</sup>Art .5421-5 du code des transports français « Si le passager ne se présente pas à l'embarquement dans les conditions prévues par le billet de passage, il reste débiteur du prix de passage ; de même en est-il en cas de renonciation explicite au voyage » cité dans : , Philippe Delebecque, op.cit, p 574.



مغادرة الميناء و السفر في حالة ما تأخر أحد المسافرين عن اللحاق بالسفينة حسب الميعاد المحدد، بل و يكون من حق الناقل الاحتفاظ بالأجرة و عدم ردها إلى المسافر الذي تخلف عن السفر.<sup>1</sup>

يسري ذات الحكم إذا خرج المسافر من السفينة في إحدى موانئ الرسو المتوسطة ، ولم يعد إليها في الميعاد المحدد لقيامها حيث يكون للريان مواصلة السفر دون التزام من جانبه بانتظار عودة المسافر إلى السفينة ، فلا يؤثر ذلك على استحقاق الناقل للأجرة كاملة.<sup>2</sup>

بموجب المادة 831 من ق ب ج " يجوز للمسافر أن يفسخ عقد السفر و يطلب إرجاع أجرة السفر بإبلاغ الناقل كتابيا قبل (7) سبعة أيام عمل من التاريخ المحدد لمغادرة السفينة ، و إذا لم يستطع الناقل بالرغم من محاولاته من إيجاد من يحل مكان المسافر فله الحق بربع ثمن أجرة السفر ، و إذا وجد من يحل محل المسافر ، فله الحق بعمولة لا تزيد عن 10% من أجرة السفر".

بالنسبة لحالة ما إذا كان تأخر المسافر عن الحضور في الميعاد المبين في تذكرة السفر أو عدوله عن السفر راجعا إلى قوة قاهرة كوفاته أو مرضه أو صدور قرار من السلطة المختصة بمنعه من السفر أو حبسه تنفيذًا لحكم قضائي فإن ذلك يؤدي ، وفق أحكام القواعد العامة ، إلى فسخ العقد ، و مقتضى ذلك عدم التزام المسافر بأداء أجرة النقل و ثبوت حقه في استردادها إذا كان قد أوفاهما للناقل.<sup>3</sup>

نصت المادة 832 من ق ب ج أحكاما خاصة في هذا الصدد على أنه " في حالة الوفاة أو المرض أو في حالة أخرى لا تتعلق بالمسافر حاصلة قبل بدء السفر و تحول دون

<sup>1</sup> محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق ، ص 507

<sup>2</sup> هاني دويدار، قانون النقل ، المرجع السابق، ص 273 . ،

<sup>3</sup> محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق ، ص 507.

ركوب المسافر، يفسخ العقد إذا أعلم المسافر أو ذوو حقه الناقل قبل التاريخ المحدد لمغادرة السفينة،

إذا تم هذا الإعلام قبل (5) خمسة أيام عمل من الركوب ترد أجرة السفر بكاملها مقابل إرجاع التذكرة ،

و إذا سبقت عملية فسخ العقد مغادرة السفينة حق للناقل الاحتفاظ بربع أجرة السفر إلا إذا وجد الناقل من يحل مكان المسافر، و في هذه الحالة يحق له الاحتفاظ بعمولة لا تزيد عن 10 % من أجرة السفر".<sup>1</sup>

تضيف المادة 833 من ق ب ج على أنه تسري أحكام المادة السالفة الذكر على أفراد عائلة المسافر المعاق أو المتوفي الذين كان ينبغي أن يسافروا معه إذا طلبوا ذلك".

المشعر الفرنسي تطرق لهذه الحالة في نص المادة 5421-7 من قانون النقل الفرنسي.<sup>2</sup> ووفقا لأحكام الفقرة الأولى من المادة 832 ق ب ج أعلاه، فإن إخطار الناقل من جانب المسافر بالظروف التي تحول دون سفره أو إخطاره أي الناقل من جانب ورثة المسافر بوفاته يتعين حصوله قبل الميعاد المعين للسفر أي خمسة أيام على الأقل، و الميعاد الواجب حصول الإخطار فيه ميعاد تحكيمي ليس للقضاء سلطة تقديرية بصدده، و هو ميعاد لا يتأثر بوقوع أيام عطلة رسمية خلاله او في بدايته أو نهايته.

1 المشعر المصري تطرق لهذه الحالة في المادة 252 من قانون التجارة البحرية بنصها " إذا توفي المسافر أو قام مانع يحول دون سفره فسخ العقد ، بشرط أن يخطر هو أو ورثته ، و الناقل بذلك قبل الميعاد المعين للسفر بثلاثة أيام على الأقل ، فإذا تم الإخطار فلا يستحق الناقل إلا ربع الأجرة ، و تسري هذه الأحكام على أفراد عائلة المسافر و تابعيه الذين كانوا مقررا أن يسافروا معه إذا طلبوا ذلك"

<sup>2</sup> Art 5421-7 du code des transports français « Si c'est par un événement de force majeure ou par le décès du passager que le voyage ne peut pas avoir lieu , le contrat est résilié par l'avis qui en est donné au transporteur avant l'embarquement ; en pareil cas , le quart du prix du passage est dû au transporteur ; si en revanche , l'avis n'était pas donné à temps , le prix du passage entier resterait dû , les mêmes règles valent pour les membres de la famille du passager, empêché par force majeure ou décède, qui devaient voyager avec lui » cité dans : , Philippe Delebecque, op.cit, p 574.

وليس هناك شكل معين للإخطار ، فيجوز إثبات علم الناقل أو ممثله بوفاة المسافر أو بأن ثمة ظروف تحول دون سفره بكافة طرق الإثبات و إذا حصل الإخطار في الميعاد المحدد فسخ عقد النقل و التزام المسافر أو ورثته بربع الأجرة .  
أما إذا تخلف الإخطار عن الميعاد المحدد فيكون عقد النقل بمنأى عن الفسخ و يستحق الناقل الأجرة كاملة.

الحكمة من تكريس المشرع البحري ربع الأجرة للناقل رغم فسخ العقد هي تعويضه عن المكان الذي حجزه للمسافر و الذي قد لا يوفق إلى إعادة بيعه في الفترة الضيقة اللاحقة للإخطار.<sup>1</sup>

وفقا لأحكام المادة 833 من ق ب ج السالفة الذكر، فإن أفراد عائلة المسافر و تابعيه إذا ما اعتزموا عدم السفر لوفاة المسافر أو طراً ما يحول دون سفره ، يقع عليهم عبء إخطار الناقل بذلك في ذات الميعاد ، أي خمسة أيام قبل الميعاد المعين للسفر ، و إذا ما حصل الإخطار على هذا النحو فسخ عقد نقلهم و استحق الناقل ربع أجرة سفرهم ، و إذا ما تخلفوا عن الإخطار أو تأخروا فيه عن الميعاد المحدد له فلا فسخ للعقد و يستحق الناقل الأجرة كاملة .

المقصود بأفراد عائلة المسافر و تابعيه الذين يسري عليهم هذا الحكم أفراد هاتين الطائفتين الذين كان مقررا سفرهم مع المسافر الذي توفي ، أو الذي قام مانع يحول دون سفره، أي أنه لا بد من وجود علاقة تربط بين المسافر المتخلف عن السفر و من كانوا ينوون السفر معه ، و ذلك دون من يكون من هؤلاء مسافرا عرضا في ذات الرحلة<sup>2</sup>.

مجال أعمال أحكام المادة 832 من ق ب ج ، ألا يكون السفر قد بدأ بعد و أن يكون عدم سفر المسافر راجعا إلى ظروف متعلقة بشخصه ، إذ لا فرق في ذلك بين وفاة المسافر

<sup>1</sup> كمال حمدي ، المرجع السابق ، ص 801.

<sup>2</sup> محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق ، ص 508.

نتيجة مرضه أو نتيجة حادث يسأل عنه الناقل أو أن يوجب مرضه إنزاله من السفينة في أول ميناء .

أما إذا كان السفر قد بدأ فإنه لا يكون لتلك الظروف أثر في التزام المسافر أو ورثته بأداء أجرة النقل كاملة ، و هذا ما أكدته المادة 834 من ق ب ج بنصها " أنه تعد أجرة السفر مكتسبة بكاملها من الناقل عندما تبدأ الرحلة حتى إذا طرأ خلال هذه الأخيرة حادث يخص الشخص المسافر و يعيقه عن متابعة السفر .

تضيف الفقرة الثانية من نفس المادة " أنه إذا كانت هذه الإعاقة بسبب مرض أو وفاة ، يمكن في هذه الحالة إرجاع جزء من أجرة السفر التي تمثل كلفة الغذاء التي لا يكون انتفع بها على أن تكون كلفة الغذاء داخلة في أجرة السفر"

بالنسبة لحالة ما إذا لم تغادر السفينة الميناء الذي تبدأ منه الرحلة أو حصل تأخير هام لا ينسب للناقل ، يستطيع كل طرف فسخ العقد بدونه أي تعويض من الجهتين و في هذه الحالة يجب على الناقل إرجاع أجرة السفر بعد أن يرد المسافر التذكرة<sup>1</sup>.

في نفس السياق إذا طرأ خلال الرحلة البحرية حادث ما لا يسمح بمواصلة السفر أو الوصول في مكان الوصول في وقت معقول ، يتعين على الناقل بطلب من المسافر، و حسب اختياره ، أن يرد له القسم المتبقي من الأجرة عن المسافة التي لم يقطعها أو ينقله مع أمتعته حتى ميناء مكان الوصول أو ميناء آخر يتفق عليه، و ذلك في أول سفينة ملائمة أو بوسيلة أخرى لنقل المسافرين<sup>2</sup> .

يتضح من المادتين 835 و 837 من ق ب ج أنه إذا لم يستطيع الناقل البحري تنفيذ عقد النقل بسبب قوة قاهرة، أو قامت ظروف قبل البدء في التنفيذ، تجعل من مواصلة النقل

<sup>1</sup> المادة 835 من ق ب ج .

<sup>2</sup> المادة 837 من ق ب ج

أمرا مستحيلا يشكل خطرا على أرواح و سلامة المسافرين، ففي هذه الحالة لا يستحق الناقل البحري أجره السفر، و في المقابل لا يلزم بتعويض المسافر عن عدم تنفيذ عقد النقل. أما بالنسبة لحالة ما إذا تعطلت وسيلة النقل لسبب راجع للناقل البحري أو أحد تابعيه ، أو بسبب راجع للسفينة ، هنا يتعين على الناقل أن يقوم بنقل المسافر عن طريق وسيلة نقل أخرى ، دون ما يكون الراكب ملزما بدفع أجره إضافية ، أو أن ينتظر حتى يتم إصلاح وسيلة النقل<sup>1</sup>، وفي هذه الحالة لا يلزم المسافر بدفع أي نفقات أو أجره إضافية مع كامل حقه في طلب التعويض<sup>2</sup>.

فالأحكام الواردة في المواد السالفة الذكر ليست أحكاما آمرة أو متعلقة بالنظام العام ، ولذا يمكن للمتعاقدين أن يتفقوا في مشاركة السفر على قواعد مغايرة لها ، إذ يقوم الناقل البحري بوضع شرط أو نص في عقد النقل يتضمن عدم أحقية المسافر في استرداد أجره السفر مهما كانت الظروف و الأحوال ومن ثم يكون للأطراف الاتفاق في عقد النقل على ما يخالفها ، ويصبح بالتالي شرط الأجرة مستحقة في كل الأحوال ، كما هو الحال في عقد النقل البحري للبضائع<sup>3</sup>.

بمعنى لا يوجد ما يمنع الاتفاق على استحقاق الأجرة في جميع الأحوال كما يذهب بعض الفقه على أساس أن هذا الشرط لا يعد شرط إعفاء من المسؤولية لأن المسافر يستطيع رفع الدعوى و طلب التعويض.

لكن حسب الفقيه" محمود مختار أحمد بريري" أن هذا الرأي يمكن أن يكون محل نظر، لأن النصوص التي عالجت استحقاق الأجرة أو سقوطها كليا أو جزئيا ، اتجهت إلى تحقيق التوازن بين المصالح و حماية الطرف الضعيف و هو المسافر مما يجعلها في نظره نصوصا آمرة، و حتى ولو تم التسليم بهذا الطابع الاتفاقي، فإن شرط استحقاق الأجرة في

<sup>1</sup> هشام فرعون ، المرجع السابق ، ص 240.

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق ، ص 318.

<sup>3</sup> كمال حمدي ، المرجع السابق ، ص 802.

جميع الأحوال يمكن أن يعد شرطا تعسفيا أذعن له المسافر و للقاضي سلطة تعديله و ليس من المقبول قياس صحة الشرط في نقل الأشخاص على صحته في عقد نقل البضائع<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: الالتزام بتنفيذ تعليمات الناقل

المسافرون على ظهر السفينة مجتمع صغير يرأسه ريان السفينة، و يترتب على ذلك أن المسافر ليس ملزما فقط بمراعاة النظام الداخلي للسفينة من حيث المكان أو الحيز الذي له الحق في استغلاله بالسفينة أو من حيث الحدود التي لا يستطيع مسافر كل درجة من درجات السفينة أن يجتازها إلى الأخرى أي أن المسافر الدرجة الثانية لا يجوز أن ينتقل للدرجة الأولى مثلا<sup>2</sup>.

إذ يضع الناقل عادة تعليمات محددة تأمينا لسلامة عملية النقل تراعى فيها مصلحته و مصلحة الركاب عموما.

بالتالي وجب على المسافر تنفيذ تعليمات الناقل بدءا من حضور المسافر في الميعاد و المكان المبينين في تذكرة السفر، ثم الركوب في الأماكن المعدة لصعود الركاب و الجلوس و الإقامة في الأماكن الموضحة في تذكرة السفر<sup>3</sup>،

إذ يقع على المسافر مراعاة التعليمات المعطاة أو المعلنة للسفر على متن السفينة و الامتثال لنظام النقل الذي يشرف على تطبيقه ريان السفينة و الذي يتمتع بصلاحيات ترمي إلى إنجاز الرحلة البحرية و حفظ الأمن على ظهر السفينة<sup>4</sup>.

المشرع البحري الجزائري أكد هذا الالتزام في مفهوم المادة 838 من ق ب ج بنصه صراحة على " أنه يتعين على المسافر أن يراعي بوجه الدقة القواعد المطبقة لحفظ النظام و الآداب على متن السفينة".

<sup>1</sup> محمود مختار أحمد بريري، المرجع السابق ، ص 445.

<sup>2</sup> أحمد زكي عويس ، المرجع السابق ، ص 163.

<sup>3</sup> ، المرجع السابق ، ص 23.فهد عبد الرحمن كاظم محمود الكندري

<sup>4</sup> محمود محمد عابنه ، المرجع السابق، ص 216.

إذ يلتزم المسافر أثناء وجوده على متن السفينة بمراعاة اللوائح و الأنظمة التأديبية و التي تحدد ما يجوز و ما لا يجوز من أنواع السلوك ، فسلطات الريان تمتد إلى كل من يوجد على السفينة سواء أفراد الطاقم أو المسافرين ، فللريان تقييد حرية المسافر الذي يثير الشغب أو يعتدي على أحد الركاب<sup>1</sup>، و هذا ما أكدته المادة 599 من ق ب ج بنصها " أنه يتعين على الريان أن يتخذ جميع التدابير الضرورية لحماية السفينة و البضائع و الأشخاص الموجودين على متنها من الضرر".

في نفس السياق أشارت المادة الثالثة من الشروط العامة للنقل وفقا لما تحدده المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين على " أنه يلتزم المسافرون في جميع الأحوال، بالامتثال بجميع الأنظمة التي تحددها المؤسسة على متن بواخرها و لا يمكنهم الدخول إلى غير المحلات المشار إليها على متن بواخرها و لا يمكنهم الدخول إلى غير المحلات المشار إليها على تذاكرهم إلا بترخيص من المحافظ و يلزم كل مخالف لهذه التعليمات بدفع ثمن إضافي بزيادة 50% للدرجة الأعلى الأكثر ارتفاعا دون التعرض لأية متابعات".

كما نصت المادة السابعة منه " أنه يلتزم المسافرون بعدم شحن لأية مواد قابلة للالتهاب، أو متفجرة أو خطيرة أو يكون استيرادها أو تصديرها محظورا أو غير مطابق لقوانين الجمارك و الشرطة ، كل مخالفة لهذا الحظر يتعرض لعقوبة 5200 دج تجاه المؤسسة من جراء الأضرار و المصاريف الناجمة عن عملية شحن هذه المواد دون الإخلال كذلك بالعقوبات المنصوص عليها في القوانين الجزائرية و الأجنبية".<sup>2</sup>

<sup>1</sup> محمود مختار أحمد بري، المرجع السابق ، ص 444.

<sup>2</sup> ميراد إبراهيم ، الالتزام بضمان سلامة الركاب في عقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري، جامعة وهران ، السنة الجامعية 2011-2012، ص 28.

## الفصل الثاني: مبدأ الالتزام بضمان السلامة في مجال النقل البحري للمسافرين

إن الالتزام بضمان السلامة فكرة قانونية ظهرت في مطلع القرن العشرين، نشأت مع التطور الحديث لقواعد المسؤولية العقدية، ابتدعها القضاء في عقد النقل البحري عندما قرر مبدأ هام مفاده، أن الناقل لا يلتزم فقط بتوصيل الراكب إلى مكان الوصول بل عليه أن يوصله سالما معافى، هذا كله من أجل أن يتمكن من حماية المسافرين باعتباره الطرف الضعيف في عقد النقل، في ضوء عدم كفاية بنود العقد أو النصوص القانونية القائمة لتحقيق هذه الحماية، و قد توصل القضاء إلى هذه الفكرة من خلال استخدام سلطته التقديرية، انطلاقا من أن القانون هو عبارة عن نظام اجتماعي يهدف إلى حماية الفرد و تحقيق التوازن بين المصالح المختلفة.

لذلك اقتضت الدراسة الإحاطة قدر الإمكان بماهية الالتزام بضمان السلامة، و لا يمكن تحقيق ذلك، إلا بالتعرض للتطور التاريخي لنشأة الالتزام بضمان السلامة و تحديد كل من مفهومه و شروط تحققه، و كذا طبيعته القانونية و الأساس القانوني الذي يستند إليه (المبحث الأول).

كما لا يفوتنا وجوب التطرق و إلقاء الضوء على النظام القانوني للسلامة البحرية في مجال النقل البحري للمسافرين من حيث أولا التكلم عن التدابير المعمول بها لضمان سلامة السفن التجارية الخاصة بنقل المسافرين، و هذا من خلال الإشارة على وجوب توفر السفينة على شهادات الملاحة والسلامة و الخدمات الصحية، فضلا عن تحديد دور كل من رقابة دولة العلم و الميناء في ضمان احترام معايير السلامة والتي من شأنها تكريس حماية المسافرين بحرا، و أختتم هذا الفصل بالحديث عن دور المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية في كشف الأفعال التي من شأنها تهديد الأمن البحري و كيفية رده (المبحث الثاني).



## المبحث الأول: ماهية الالتزام بضمان سلامة المسافر بحرا

من الأهمية بما كان إعطاء لمحة عن نشأة الالتزام بضمان السلامة باعتباره وسيلة لإسباغ الحماية القانونية للمسافر و اكتشافه من طرف القضاء الفرنسي، بمناسبة عقد النقل البحري للأشخاص، و تبيان آثار هذا الاكتشاف القضائي، و مدى فعاليته في تكريس الحماية المقررة للمسافر بحرا.

فعلية سيتم معالجة هذا المبحث في نقطتين أساسيتين، سنخصصه لتطور مبدأ الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري للمسافرين (المطلب الأول)، لنتطرق بعد ذلك إلى مفهوم التزام الناقل بضمان سلامة المسافر بحرا و أساسه القانوني (المطلب الثاني).

## المطلب الأول: تطور مبدأ الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري للمسافرين

يعد الالتزام بضمان سلامة المسافر من خلق القضاء بغية توفير أكبر حماية لجمهور المسافرين في وقت كان الإنسان مازال حديث العهد بالآلة.<sup>1</sup>

هذا و قد نشأ الالتزام بضمان السلامة في وقت تقدمت فيه وسائل النقل الحديثة و تضاعفت مخاطرها، حيث وجد القضاء الفرنسي نفسه في موقف يجب عليه أن يضع من القواعد ما يؤكد به حماية جمهور المسافرين، فابتدع الالتزام بضمان السلامة.

سنعرض في هذا المطلب لنشأة هذا الالتزام على يد محكمة النقض الفرنسية في فرنسا (الفرع الأول)، ثم نتطرق لتطور هذا الالتزام في كل من مصر (الفرع الثاني) و الجزائر (الفرع الثالث).

<sup>1</sup> وجدي عبد الواحد علي ، المرجع السابق ، ص 10.

## الفرع الأول: تطور مبدأ الالتزام بضمان سلامة المسافر في فرنسا

يمكن تقسيم المراحل التي مر بها تطور الالتزام بضمان السلامة حتى استقر نهائيا في فرنسا إلى مرحلتين:

## الفقرة الأولى : مسؤولية الناقل البحري: مسؤولية تقصيرية

لقد كان سائدا في القضاء الفرنسي إلى أوائل القرن العشرين ، أن مسؤولية الناقل عن إصابة المسافر في أثناء سفره هي تقصيرية، و على المسافر الضحية للحصول على تعويض، إثبات الخطأ الشخصي للناقل، و هذا طبقا لأحكام نص المادة 1382 من القانون المدني الفرنسي<sup>1</sup>، و التي تقابلها المادة 124 من القانون المدني الجزائري، و التي نصت على أنه " كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه، و سبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض "، فهذه المادة بعموم عباراتها تنطبق على جميع الأفعال الضارة.

لقد أكدت محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر بتاريخ 10-11-1884 تأييدا لحكم أصدرته محكمة clément loise برفض تطبيق قواعد المسؤولية عن الأشياء على مسؤولية ناقل الأشخاص، على أساس أن الأشياء التي تطبق عليها المادة 1384 من القانون المدني الفرنسي<sup>2</sup>، هي أشياء ثابتة غير متحركة و الناقل يسيطر عليها سيطرة تامة أما في عقد نقل الأشخاص فإن المسافر يتمتع بحرية الحركة، رغم عناية الناقل و من واجبه أن يحافظ على نفسه قبل أن يحافظ عليه الغير<sup>3</sup>، مما يحول دون تقرير الالتزام بضمان السلامة، و يظل خاضعا لقواعد المسؤولية التقصيرية الواردة في المواد 1382 و ما بعدها.

<sup>1</sup> « Tout fait quelconque de l'homme qui cause a autrui un dommage oblige celui par faute du quel il est arrivé à la réparer »

<sup>2</sup> تقابلها المادة 138 من ق م ج بنصها " كل من تولى حراسة شيء و كانت له قدرة الاستعمال و التسيير ، و الرقابة يعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء ، و يعفى من هذه المسؤولية الحارس للشيء ، إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية ، أو عمل الغير أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة "

<sup>3</sup> أحمد محمود خليل، موسوعة التشريعات البحرية تأصيلا و فقها و قضاء، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2010، ص 942.

يرى أنصار التفرقة في الحكم بين الأشياء و الأشخاص في مضمون التزام الناقل في الفقه الفرنسي ، أنها تقوم على أساس معقول ذلك أن الفكرة التي تتأسس عليها مسؤولية ناقل الأشياء غريبة كلية عن نقل الأشخاص<sup>1</sup> ، فليس من المعقول الادعاء بأن المسافر يعهد بنفسه وديعة لدى الناقل كما يعهد المرسل برسالته وديعة إليه، و لا يمكن تشبيه المسافر أثناء سفره بالشيء في أثناء نقله ، ذلك أن عقد النقل يجعل من الناقل حارسا على الأشياء في أثناء نقلها فحين يبقى المسافر متمتع بحرية واسعة في الحركة أثناء سفره، و هو الأمر الذي لا يوجد معه سبب لترجيح رجوع إصابته إلى خطأ الناقل على رجوعه على خطأ المسافر<sup>2</sup> .

نتيجة لفشل أحكام المادة 1382 من ق م ف و كذا محاولات القضاء الفرنسي من أجل التخفيف من عبء الإثبات الواقع على المسافر المتضرر لجأ القضاء إلى تطبيق أحكام المادة 1384 من ق م ف على عقد نقل الأشخاص و التي تنص " على أن الشخص مسؤول ليس فقط عن الضرر الذي يحدثه بفعله الشخصي و لكنه مسؤول أيضا عن الضرر الذي يسببه الأشخاص الذين يسأل عنهم و الأشياء التي تكون تحت حراسته" أي أخضعوا مسؤولية ناقل الأشخاص عن الأضرار التي يسببها للركاب إلى أحكام مسؤولية حارس الأشياء التي تقوم على أساس الخطأ المفترض في الحراسة<sup>3</sup>، بحيث ذهبت محكمة النقض الفرنسية في بداية الأمر إلى اعتبار القرينة التي تقيمها هذه المادة بسيطة تقبل إثبات العكس

<sup>1</sup> وجدي عبد الواحد علي ، المرجع السابق ، ص 13.

<sup>2</sup> مختار رحمان محمد ، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية ، رسالة لنيل درجة الماجستير في القانون الخاص، جامعة الجزائر ، السنة الجامعية 2001-2002 ، ص 41.

<sup>3</sup> هنا لابد من التفرقة بين الخطأ المفترض و الخطأ الواجب الإثبات ، فالأول هو قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس عن طريق نفي الخطأ من جانب المسؤول أو المدعي عليه ، أو عن طريق نفي العلاقة السببية بين الخطأ المفترض من جانبه و الفعل الضار ، بأن يثبت أن الضرر قد وقع نتيجة قوة قاهرة أو حادث فجائي أو خطأ الغير ، فحين أن الخطأ الواجب الإثبات من طرف المضرور يلقي على عاتق المدعي في إقامة الدليل على مسؤولية المدعي عليه لقبول دعوى المسؤولية و الحكم بالتعويض على المسؤول.

بأن يثبت الناقل انعدام الخطأ في الحراسة ، ثم عدلت عن موقفها بأن قررت عدم سقوط هذه القرينة إلا بإثبات السبب الأجنبي<sup>1</sup>.

لقد أخذت بهذا الاتجاه محكمة Besançon في حكم صادر لها في 05 ديسمبر 1905 إلا أن هذه الدعوى لم تجد لها صدى لدى القضاء الفرنسي الذي ظل يطبق المادتين 1382، 1383 على إصابة المسافرين في أثناء سفره اللتين ترتبان المسؤولية التقصيرية<sup>2</sup>.

هذا وقد نهج القضاء الفرنسي في مجمله نهج محكمة النقض الفرنسية ، فيما ذهبت إليه من أن مسؤولية ناقل الأشخاص تقصيرية، وهو الأمر الذي يستوجب التزام المسافرين بأن يقيم الدليل على خطأ الناقل الذي تسبب في إصابته حتى يقضى له بالتعويض، و على الناقل إذا أراد دفع مسؤوليته أن يثبت السبب الأجنبي الذي أدى إلى وقوع الحادث، و قد انتقد جمهور الفقه الفرنسي محكمة النقض فيما ذهبت إليه من تطبيق أحكام المسؤولية التقصيرية على عقد نقل الأشخاص و عدم ترتيب الالتزام بضمان سلامة المسافرين، و قالوا بأن عقد نقل الأشخاص ينشئ في ذمة الناقل إلى جانب الالتزام بتوصيل المسافرين إلى جهة الوصول في الميعاد المحدد التزاما بضمان سلامته أثناء السفر<sup>3</sup>، يجب عليه بمقتضاه توصيله سليما إلى جهة الوصول و يكون مخلا بهذا الالتزام إذا حدثت إصابة للمسافر أثناء تنفيذ عقد النقل، و يلتزم بتعويضه طبقا لقواعد المسؤولية العقدية، التي لا يمكن التخلص منها إلا إذا أثبت أن تلك الإصابة ترجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه، ورتبوا على ذلك أن المادة 1384 من ق م ف التي تلقي على عاتق الناقل التزاما بسلامة الأشياء هي تطبيق لهذه المبادئ العامة في المسؤولية العقدية دون حاجة إلى النص عليها، لأن الناقل ملتزم

<sup>1</sup> بلحاج العربي ، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري ، الجزء الثاني ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 1999 ، ص 349.

<sup>2</sup>Cass.civ. 10-11-1884.D.433-1-1885. Note .Sarrut ; Cass.civ 13-03-1895. S -285 -1-1895 ; Cass. Civ 14-12-1903 D 314-1.1905.14 ، ص المرجع السابق ، و جدي عبد الواحد علي ، المرجع السابق ، ص 15.

<sup>3</sup> و جدي عبد الواحد علي ، المرجع السابق ، ص 15.

بسلامة الأشياء المنقولة، وكذا ملتزم بضمان سلامة المسافر، فضلا عن أن المسافر و هو الطرف الضعيف يجد نفسه في موقف صعب تماما عندما يكلف بعبء إثبات خطأ الناقل، ذلك أنه غالبا ما لا تتوفر لديه الإمكانيات التي تمكنه من إثبات خطأ الناقل في مواجهة شركات النقل التي لها من القدرات المادية و العلمية ما يفوق بكثير ما يتوفر منها لدى المسافر<sup>1</sup>.

كما أن حادثة الإنسان بالآلات الميكانيكية كان من شأنه أن يجعل إثبات الخطأ أمر أكثر صعوبة على المسافر، كما برر هذا الفقه وجود هذا الالتزام بالقول أنه يجوز للقاضي في بعض العقود، ومنها عقد النقل تكملة إرادة المتعاقدين و لا يلزم المتعاقد به بما ورد به فقط، بل بما هو من مستلزماته أيضا وفقا للعدالة، فالالتزام الناقل لا يقتصر على نقل الشخص من مكان إلى آخر فقط، بل يلتزم بنقله سليما معافى و ليس مصابا أو جثة هامة<sup>2</sup>.

يبدو أن ما ذهب إليه جمهور الفقه الفرنسي كان له صدى قوي لدى القضاء الفرنسي فقد أصدرت محكمة Pau في 02 فبراير 1910 حكما قضت فيه بالزام ناقل الأشخاص بضمان السلامة من الوقت الذي يبرم فيه عقد نقل الأشخاص، و يجب على الناقل اتخاذ كافة الاحتياطات و الإجراءات اللازمة لضمان سلامة المسافر<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> مختار رحمانى محمد ، المرجع السابق ، ص 42.

<sup>2</sup> وجدى عبد الواحد علي ، المرجع السابق ، ص 16.

<sup>3</sup> محمد علي عمران ، الالتزام بضمان السلامة و تطبيقاته في بعض العقود ، دراسة فقهية و قضائية في كل من مصر وفرنسا، دار النهضة العربية ، 1980، ص 14 ،

من أهم الفقهاء الذين هاجموا القضاء هم الفقيهان Marc Sauzet في فرنسا و الفقيه Sainctelette في بلجيكا.

وهكذا قضت المحكمة بأن المسافرين لم يكن ليبرم عقد النقل إذا كان الالتزام الذي يقع على عاتق الناقل لا يوجب عليه سوى المحافظة على ما مع المسافرين من أشياء في الوقت الذي لا يلتزم فيه هذا الناقل بالمحافظة على سلامة المسافرين<sup>1</sup>.

### الفقرة الثانية : مسؤولية الناقل البحري: مسؤولية عقدية

أمام الاتجاه الفقهي السابق اضطرت محكمة النقض الفرنسية إلى العدول عن موقفها و أصدرت في 21 نوفمبر 1911 حكما تاريخيا<sup>2</sup>، أقرت فيه بتطبيق قواعد المسؤولية العقدية

<sup>1</sup>D 223 – 2- 1910 : D’après la cour de pau « Si cet engagement n’avait pas été pris le contrat n’aurait pas été forme et au aucun voyageur ne contenterait a contracter avec un transporteur qui s’engageait a veiller sur ses biens mais lui refuserait toute garantie de securit à l’égard de sa personne »

<sup>2</sup>CASSATION, sur le pourvoi de la **Compagnie Générale Transatlantique**, d’un arrêt rendu, **le 25 juillet 1908**, par la Cour d’appel d’Alger, au profit de **Y... Hamida X...**

**ARRET.**

**Du 21 Novembre 1911.**

**LA COUR,**

Ouï en l’audience publique de ce jour, M. le conseiller Durand, en son rapport ; Maîtres Dambeza et Gault, avocats des parties, en leurs observations respectives, ainsi que M. Mérillon, avocat général, en ses conclusions ;

Après en avoir délibéré en la chambre du conseil ;

Sur l’unique moyen du pourvoi :

**Vu l’article 1134 du Code civil ;**

Attendu que des qualités et des motifs de l’arrêt attaqué, il résulte que le billet de passage remis, en mars 1907, par la Compagnie Générale Transatlantique à Y... Hamida X..., lors de son embarquement à Tunis pour Bône, renfermait, sous l’article 11, une clause, attribuant compétence exclusive au tribunal de commerce de Marseille pour connaître des difficultés auxquelles l’exécution du contrat de transport pourrait donner lieu ;

Qu’au cours du voyage, Y... Hamida, à qui la Compagnie avait assigné une place dans le sous-pont, à côté des marchandises, a été grièvement blessé au pied par la chute d’un tonneau mal arrimé ;

Attendu que, quand une clause n’est pas illicite, l’acceptation du billet sur lequel elle est inscrite, implique, hors les cas de dol ou de fraude, acceptation, par le voyageur qui la reçoit, de la clause elle-même ;

Que, vainement, l’arrêt attaqué déclare que les clauses des billets de passage de la Compagnie Transatlantique, notamment l’article 11, ne régissent que le contrat de transport proprement dit et les difficultés pouvant résulter de son exécution, et qu’en réclamant une indemnité à la Compagnie pour la blessure qu’il avait reçue, Y... agissait contre elle non “en vertu de ce contrat et des stipulations dont il lui imputait la responsabilité” ;

Que l’exécution du contrat de transport comporte, en effet, pour le transporteur l’obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination, et que la cour d’Alger constate elle-même que c’est au cours de cette exécution et dans des circonstances s’y rattachant, que Y... a été victime de l’accident dont il poursuit la réparation ;

Attendu, dès lors, que c’est à tort que l’arrêt attaqué a refusé de donner effet à la clause ci-dessus

على ناقل الأشخاص وذلك في دعوى تتلخص وقائعها في " أن راكبا يدعى زبيدي حميدة بن محمد تونسي الجنسية كان مسافرا على متن إحدى السفن التابعة للشركة العامة للملاحة عابرة المحيط الأطلنطي La Compagnie générale Transatlantique من تونس إلى بون (عنابة) الجزائرية ، و أثناء الرحلة أصيب المسافر إصابة شديدة بسبب سقوط خزان وضع في السفينة بطريقة سيئة ، فأقام المضرور دعوى التعويض ضد الشركة الناقلة أمام محكمة Bône ، فدفعت الشركة الدعوى على أساس وجود شرط يقضي باختصاص محكمة مارسيليا التجارية بالنزاع، فقضت محكمة بون و أيدتها بعد ذلك محكمة استئناف الجزائر برفض الدفع تأسيسا على أن قواعد المسؤولية التقصيرية لا التعاقدية هي الواجبة التطبيق، و لا محل إذن للتمسك بالعقد المبرم بين المضرور و الشركة، ولا مجال لإعمال للشروط الواردة فيه، و عند عرض النزاع على محكمة النقض الفرنسية ، نقضت الحكم و قضت بأن عقد النقل المبرم بين المسافرين و الناقل هو الأساس في تحديد مسؤولية الناقل و لا مجال لإعمال المسؤولية التقصيرية، ثم أرست قاعدة بمثابة دستور القضاء في فرنسا لا زالت أحكامه حريصة على النص عليها و هي " أن تنفيذ عقد النقل يوجب التزاما الناقل بوصول الراكب سليما و معافى

=relatée et déclaré que le tribunal civil de Bône était compétent pour connaître de l'action en indemnité intentée par Y... Hamida contre la Compagnie Transatlantique ; Qu'en statuant ainsi, il a violé l'article ci-dessus visé ;

Par ces motifs, CASSE,

**Décision attaquée :** Cour d'appel Alger , du 25 juillet 1908

**Titrages et résumés :** COMMERCE MARITIME - Transport - Billet de passage - Clause attributive de juridiction - Passager blessé - Refus d'application Viole l'article 1134 du Code civil l'arrêt qui refuse de donner effet à la clause des billets de passage d'une compagnie de navigation attribuant compétence à un tribunal de commerce déterminé pour connaître des difficultés auxquelles l'exécution =du contrat de transport pourrait donner lieu. L'acceptation du billet implique, en pareil cas, acceptation de la clause elle-même et obligation pour le passager, s'il est blessé au cours du transport et dans des circonstances se rattachant à son exécution, de porter son action, lorsqu'il agit en dommages-intérêts, devant le tribunal auquel juridiction a été attribuée par les billets.

**Textes appliqués :**

· Code civil 1134

Cite dans le site électronique : date de consultation : 17-09-2016

[https://www.courdecassation.fr/jurisprudence\\_2/premiere\\_chambre\\_civile\\_568/755\\_18\\_29516.html](https://www.courdecassation.fr/jurisprudence_2/premiere_chambre_civile_568/755_18_29516.html)

إلى جهة الوصول<sup>1</sup>، و أن مسؤولية الناقل في حالة الإخلال بهذا الالتزام تتجم عنه المسؤولية العقدية<sup>2</sup>.

هذا و قد لاحظ بعض الفقه ، أن هذا الحكم قد صدر تحت تأثير الفقيه Sarrut من أهم المدافعين عن الطرح التعاقدية و الذي تواجد في الوقت المناسب ، على ما يبدو، من أجل حث زملائه في محكمة النقض على الأخذ بفكرة عزيزة عليه، هكذا بعد (15) خمسة عشر سنة من أول ظهور لمبدأ المسؤولية عن فعل الأشياء، والذي لم يتم تأكيده تماما إلا فيما بعد ، وجد الالتزام بضمان السلامة نفسه هو أيضا مكرس من طرف محكمة النقض الفرنسية التي أكدت في 27-11-1913 على موقفها في قرار صدر في هذه المرة بمناسبة عقد النقل البري في قضية "Mestelan" تحت رئاسة Baudouin مع Ruben de Couder بصفته مقرر ( الذي كان رئيسا بالنسبة لحكم 1911 ) و كانت استنتاجات النائب العام Sarrut وهو مناصر قديم للمسؤولية التعاقدية " أن تسليم تذكرة للمسافر يتضمن في حد ذاته و دون حاجة لاشتراط صريح ، التزام شركة السكك الحديدية ، بتوصيل هذا المسافر سليما و معافى إلى جهة الوصول<sup>3</sup>.

كما أكدت محكمة النقض الفرنسية مرارا بأن تسليم تذكرة للمسافر يتضمن بذاته التزام بالسلامة و بغير حاجة إلى اشتراط صريح بخصوصه، و بذلك صار الالتزام بضمان سلامة المسافر يعني توصيله إلى مكان الوصول سليما معافى و إلا كان الناقل مسؤولا عن

<sup>1</sup> علي فتاك ، حماية المستهلك و تأثير المنافسة على ضمان سلامة المنتج، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، مصر، 2013، ص 59.

<sup>2</sup>P. Jourdain , L'obligation de sécurité à propos de quelques arrêts récents , Gaz . Pal , France, 1993, p 06 , Halpérin jean -louis , La naissance de l'obligation de sécurité , Gaz. Pal , France , 1997, p 1179.

<sup>3</sup> عبد القادر أقصاصي ، الالتزام بضمان السلامة في العقود ، الطبعة الأولى ، دار الفكر الجامعي ، مصر ، 2010 ، ص 28.



الإخلال بالالتزام بضمان السلامة مسؤولية عقدية ، إذا أصيب المسافر أثناء النقل ، أيا كان نوع النقل<sup>1</sup> .

هكذا اتسع نطاق الالتزام بضمان السلامة، فامتد بعد ذلك إلى كافة صور النقل الأخرى كالنقل البري و الجوي كما تم تعميم هذا المبدأ على العديد من العقود الأخرى مثل العقد الطبي و عقد البيع و عقد الإقامة الفندقية ..... إلخ.<sup>2</sup>

بل إن هذا الوجود والتغلغل للالتزام بضمان السلامة الجسدية لم يقتصر فقط على المسؤولية العقدية، بل انتقل أيضا إلى كافة صور المسؤولية التعويضية من مسؤولية تقصيرية إلى مسؤولية الدولة و أخيرا إلى مجال المسؤولية الدولية<sup>3</sup>.

على الرغم من أن هذا الالتزام كان من صنع القضاء فإن هناك العديد من النصوص القانونية في فرنسا تفرض عقوبات جنائية في حالة ارتكاب فعل عمدي أو إهمال يؤدي إلى

<sup>1</sup>Cass.Civ . 27-01-1913 . S 1913-1-177 , note Lyon , Caen.

Cass.Civ . 24-04-1913. S . 5-1-1914.

Cass.Civ . 12-04- et 25-6 et 3-8- et 2-12 1918 et 9-2- 1919 , D 45-1-1919.

Cass.Civ 21-3 et 10-5 et 20-06-1921 et 28-03 et 20-6 et 25-07et 27-07 et 31-07 1922 et 28-02-1923. D 209-1-1923 et 26-07 -1925.D 233-1925.

Cass.Civ 25-1939 S 05-05-1939

الأحكام مشار إليها لدى : وجدي عبد الواحد علي ، المرجع السابق ، ص 18.

<sup>2</sup>Philippe delebeque , La Dispersion des obligations de sécurité dans les contrats spéciaux , Gaz. Pal , France, 1997, p 10, Geneviève Viney, Traité de droit civil , Les obligations , La responsabilité, L.G.D.J, France, 1988, p 267.

أنظر أيضا : محمد حسن قاسم ، إثبات الخطأ في المجال الطبي ، دراسة فقهية و قضائية مقارنة في ضوء التطورات المعاصرة لأحكام المسؤولية الطبية ، مجلة البحوث القانونية و الاقتصادية ، العدد الثاني ، 2001، ص 104، محمد وحيد محمد علي ، الالتزام بضمان السلامة في العقود ، دار النهضة العربية ، مصر ، 2001، ص 121، محمد سليمان فلاح الرشيد ، نظرية الالتزام بضمان السلامة في إطار تطور المسؤولية العقدية ، دراسة مقارنة ، رسالة دكتوراه ، كلية الحقوق ، جامعة عين الشمس ، 1998، ص 97، محمود التلتي ، المرجع السابق ، ص 202 و ما يليها.

<sup>3</sup>المرجع السابق، ص 202 و ما يليها.

المساس بالسلامة و مثال ذلك : المادة 01/221 من قانون الاستهلاك و المادة 01/223 من قانون العقوبات الجديد<sup>1</sup> ، و كذلك المادة 233 من قانون العمل<sup>2</sup> .

بعد أن تكلمنا عن التطور الحاصل للالتزام بضمان سلامة المسافر في فرنسا ، و تبين لنا أن القضاء الفرنسي قد أنشأ هذا الالتزام ، و استقر العمل عليه منذ حكم محكمة النقض الفرنسية الصادر في 21 نوفمبر 1911 وقد كان ذلك بعمل متواصل من الفقه، ننتقل إلى دراسة تطور هذا الالتزام في مصر .

### الفرع الثاني: تطور مبدأ الالتزام بضمان سلامة المسافر في مصر

كانت دواعي إقرار التزام الناقل بضمان سلامة المسافرين في مصر أكثر منها في فرنسا، ذلك أن اختلال التوازن بين طرفي عقد النقل ، الذي هو في كثير من الأحوال من عقود الإذعان ، يجعل المسافر أو الراكب عاجزا عن إدراك مدى سلامة تنفيذ الناقل لالتزاماته الناشئة عن العقد، المتعلقة بسلامة المسافر، فالناقل في مصر أقل قدرة على الوفاء بالتزاماته منه في فرنسا، و عماله أقل مهارة بل و أقل اكتراثا منه في فرنسا ، فضلا عن أن المشرع الفرنسي قد عنى بتنظيم الوسائل الخاصة بنقل الأشخاص، و كان ذلك في وقت لم تكن فيه وسائل المواصلات قد تقدمت<sup>3</sup>، و بالرغم من ذلك فقد لاحظ بعض الفقهاء، أن الفقه في مصر لم يعط بحث للالتزام بضمان السلامة العناية التي يستحقها في وقت إنشاء هذا الالتزام، و قد كانت مصر أحوج ما تكون فيه إلى ذلك .

<sup>1</sup>L'art .L.223/01 . Nov .C. Pen “ le fait d'exposer directement autrui à un risqué immédiat de mort ou de blessures de nature à entrainer une mutilation ou une infirmité permanente par tuculière de sécurité ou de prudence imposée par la loi..... »

<sup>2</sup>L'art. L 262- 1 .C.Trav ..... « les établissements doivent être aménagés de manière à garantir la sécurité des travailleurs ..... les machines , appareils , outils , et engins doivent être installés et tenus dans les meilleures conditions de sécurité »

<sup>3</sup>محمد علي عمران، المرجع السابق ، ص 06.

عموما تقتضي دراسة تطور نشأة الالتزام بضمان سلامة المسافرين في مصر التطرق للقضاء المختلط، ثم في القضاء الوطني المصري بعد إلغاء المحاكم المختلطة على النحو التالي:

### الفقرة الأولى: تطور مبدأ الالتزام بضمان السلامة في القضاء المختلط<sup>1</sup>

لقد مر الالتزام بضمان سلامة المسافرين في مصر بثلاث مراحل:

#### أولا : المرحلة الأولى

من خلال استقراء بعض أحكام المحاكم المختلطة ، يتبين أن القضاء المختلط في مصر قد ذهب في وقت باكر إلى تقرير التزام محدد على عاتق الناقل بسلامة المسافرين ، دون ان يفصح عن ذلك بعبارات صريحة ، وهو ما دعى بعض الفقه إلى القول بأن القضاء في مصر قد ذهب إلى تقرير هذا الالتزام قبل أن يقرره القضاء الفرنسي ، فقد قضت محكمة الاستئناف المختلطة بأن المسافر الذي يصاب في حادثة في أثناء سفره ، لا يلتزم بإقامة الدليل على خطأ الناقل أو تابعيه، بل يقع على الناقل ليتخلص من المسؤولية أن يثبت رجوع الحادثة إلى حادث فجائي أو قوة قاهرة ، أو إهمال المسافر الذي يكون السبب الوحيد في الحادثة، و ألقى القضاء المختلط على شركات النقل التي تحتكر أعمال النقل الالتزام باستغلال هذا الاحتكار في ظروف تكفل السلامة الكاملة للمسافرين أو الركاب، و بإحكام الملاحظة لتوقع الحوادث ، و المراقبة لتجنب نتائجها ، ليقوم على هذه الشركات المسؤولية عن الحوادث التي تقع في أثناء الانتقال ، إلا إذا أقامت الدليل على رجوعها إلى حادث فجائي أو قوة قاهرة .<sup>2</sup>

<sup>1</sup> هي محاكم أسسها "الخديوي إسماعيل" في أكتوبر 1875 ، لتكون جزءا من خطط الخديوي الكبرى في مصر ، ليتقاضى إليها رعايا الدول الأوروبية ، الذين كانت المعاهدات تمنع تعاملهم مع القضاء المصري المحلي ، إذ كانت للمحاكم تشريعات ، إعتمدت على صيغة القانون المدني المستوحاة من التشريع المدني الفرنسي و البريطاني لكن بمبادئ إسلامية .  
مشار إليه في الموقع الإلكتروني : <https://marefa.org> تاريخ زيارة الموقع 27-10-2016.

<sup>2</sup> ووجدى عبد الواحد علي ، المرجع السابق ، ص 26.

في هذه المرحلة يتبين أن القضاء المختلط كان حريصا جدًا على إضفاء الحماية على جمهور المسافرين و أن القليل من أحكامه كان أكثر جرأة ، فقرر على عاتق الناقل التزاما محددا بضمان سلامة المسافر دون ذكر ذلك في عبارة صريحة بينما تساهلت أغلب المحاكم في إثبات خطأ الناقل بنقل عبء الإثبات و افتراض خطأ ثابت قبله، على أن القضاء المختلط لم يصرح بقيام التزام ضمان السلامة على عاتق الناقل في هذه المرحلة .

### ثانيا : المرحلة الثانية

تتميز هذه المرحلة بأن محكمة الاستئناف قد صرحت في أحد أحكامها بأن مسؤولية الناقل ذات طبيعة تقصيرية، وقضت بأن المادة 102 من تقنين التجارة التي تنظم المسؤولية التي تترتب على عاتق الناقل عن عقد النقل ، لا تشير صراحة إلا إلى نقل الأشياء، و لا يمكن لعدم وجود نص مماثل أن يمتد حكمها إلى نقل الأشخاص الذي يخضع لقواعد المسؤولية التقصيرية دون غيره.<sup>1</sup>

رغم أن محكمة الاستئناف المختلطة قد أفصحت عن أن مسؤولية الناقل عن إصابة المسافر أثناء النقل ذات طبيعة تقصيرية إلا أنها مع ذلك قد أقرت على عاتق الناقل في أحكام أخرى التزاما بضمان السلامة للمسافر محله بذل عناية، فقضت بأنه " يجب على شركات النقل أن توفر لمن تتقلهم الأمان ، ليس فقط عن الحوادث الناجمة عن إهمال مستخدميها ، بل كذلك عن الحوادث التي تنشأ عن الحالة غير العادية للأجهزة التي تستخدمها"<sup>2</sup>.

من خلال هذه المرحلة يتبين أن القضاء المختلط قد أسس مسؤولية الناقل على خطئه، وتساهل في إثبات خطأ الناقل، و ألغى على عاتقه في بعض الأحكام التزاما بضمان سلامة المسافر، محله بذل عناية.

<sup>1</sup> وجددي عبد الواحد علي ، المرجع السابق ، ص 29.

<sup>2</sup> استئناف مختلط 23 فبراير 1923 مشار إليه لدى وجددي عبد الواحد علي ، المرجع السابق ، ص 30.

## ثالثا : المرحلة الثالثة

في هذه المرحلة استقرت أحكام محكمة الاستئناف المختلطة ابتداء من حكم أصدرته في 28 فبراير 1935 على قيام التزاما على عاتق الناقل بضمان سلامة المسافر ، و هو التزاما بتحقيق نتيجة ، فقضت بأن الناقل يلتزم، على أساس الإخلال بعقد النقل بتعويض الإصابة التي تلحق أحد الركاب في أثناء تنفيذه، و إن كان يستطيع التخلص من هذه المسؤولية بإقامة الدليل على أن الإخلال بالالتزام، الذي تعهد به توصيل المسافر سليما معافى إلى جهة الوصول، يرجع إلى سبب أجنبي غير منسوب إليه ، وكانت محكمة مصر الجزئية المختلطة قد قررت في أحكامها بأنه " لا يكون على المسافر الذي يقع ضحية حادثة في أثناء السفر إثبات يقدمه سوى الإصابة التي لحقته و ظروف حدوثها"<sup>1</sup>.

## الفقرة الثانية: تطور مبدأ الإلتزام بضمان السلامة في القضاء الوطني المصري

بعد إلغاء المحاكم المختلطة، وضع القضاء الوطني الأمر في نصابه منذ البداية ، ولعل الحكم الأول الذي أصدرته محكمة استئناف وطنية في مصر هو الحكم الصادر من محكمة استئناف الإسكندرية في 05 فبراير 1950، ولقد جاء في هذا الحكم " أن وجود الراكب في السيارة ضمن الركاب الآخرين عند وقوفها في موقف معد لها و مهياً للسفر للجهة المعلوم أنها تقصد إليها يكفي لإتمام عقد النقل لتحقق القبول ضمنا من جانب الراكب، وعند انعدام النص الصريح في عقد النقل على ضمان الناقل للراكب الذي تعهد بنقله، يعتبر الناقل مسؤولا مسؤولية تعاقدية على أساس اشتغال العقد على التزام ضمني من جانبه بإيصال الراكب سالما إلى الجهة التي يتعهد بنقله إليها "<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> وجددي عبد الواحد علي ، المرجع السابق ، ص 31.

<sup>2</sup> العرابوي نبيل صالح، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، السنة الجامعية 2009-2010، ص 101.

فهكذا أخذت محكمة استئناف الإسكندرية موقفاً محدداً حيث ألفت على عاتق الناقل التزاماً بضمان سلامة المسافر أثناء السفر ، سواء أدرج هذا الالتزام صراحة في عقد النقل أم لم يدرج ، و في الحالة الأخيرة فإن الالتزام بضمان سلامة المسافر يكون ضمناً<sup>1</sup>.

### الفرع الثالث: تطور مبدأ الالتزام بضمان سلامة المسافر في الجزائر

لقد أدرج المشرع الجزائري هذا الالتزام ضمن ترسانته القانونية و القضائية على غرار المشرعين الفرنسي و المصري، فقد اكتسحت قاعدة الالتزام بضمان السلامة كل مجالات النقل، سواء النقل البحري، البري و الجوي. رغم نشأتها بموجب قضية تتعلق بالنقل البحري للمسافرين.<sup>2</sup>

ففي مجال النقل البحري ، نجد المادة 841 من ق ب ج نصت صراحة على أن يتخذ الناقل البحري جميع الإجراءات اللازمة لتأمين سلامة المسافر، و يترتب على ذلك أن عقد النقل البحري للمسافرين يلقي على عاتق الناقل البحري، الالتزام بتوصيل المسافر سليماً معافى إلى ميناء الوصول، إذ أن الالتزام بضمان صلاحية السفينة للملاحة و المحافظة عليها طوال مدة الرحلة البحرية هو التزام بتحقيق نتيجة، لكن في المقابل نجد نص المادة 843 من ق ب ج و التي تكرر فكرة الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس اتجاه الناقل البحري و هي خاصية الالتزام ببذل عناية بمعنى تتنفي مسؤولية الناقل في هذه الحالة بإثبات أنه بدل العناية المطلوبة لتفادي وقوع الضرر، و الذي نعتبره التزام بضمان السلامة بمعناه الحقيقي هو الالتزام بتحقيق نتيجة و الذي لا ينتفي إلا بإثبات السبب الأجنبي.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> وجددي عبد الواحدعلي ، المرجع السابق ، ص 32.

<sup>2</sup> نزار كريمة، مدى تأثير قاعدة الالتزام بضمان السلامة على مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية ، مجلة العلوم القانونية و الإدارية ، كلية الحقوق بجامعة جيلالي ليايس ، سيدي بلعباس، العدد الثاني ، 2005، ص 95.

<sup>3</sup> لمزيد من التفصيل أنظر موقف المشرع البحري الجزائري من مسألة أساس و طبيعة مسؤولية الناقل البحري للمسافرين في المبحث الأول من الفصل الأول من الباب الثاني من الرسالة.

أما في مجال النقل البري، نجد المادة 62 من ق ت ج نصت صراحة على " أنه يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافر و أن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد".

فلا يبدأ الالتزام بالسلامة من وقت إبرام العقد بتسلم الراكب التذكرة ، كونها قد تصرف مقدما و إنما يبدأ مع تنفيذ العقد ، وفي هذا الصدد تنص المادة 64 من ق ت ج على " أن تترتب مسؤولية الناقل إزاء المسافر ابتداء من تكفله به" ، وتتحصر هذه المرحلة إذا في كل من النقل عبر الطرق و عبر السكك الحديدية حسب أغلبية الفقه و القضاء في الفترة التي يحصل فيها الاتصال المادي للراكب بالسيارة أو الحافلة أو القطار ، أي الوقت الذي يهيم فيه بالصعود بغرض نقله إلى حين انقطاع هذا الاتصال المادي بينه وبين وسيلة النقل بنزوله منها ووقوفه على الأرض بقدميه سالما معافى.<sup>1</sup>

فقد أكد القضاء الجزائري في قرار صادر عن المحكمة العليا على وجود هذا الالتزام بقولها " إذا كان السائد فقها وقضاء ، أن العقد شريعة المتعاقدين ، فإن ذلك الأمر ليس مطلقا في عقد نقل الأشخاص الذي أوجب فيه القانون على الناقل ضمان سلامة المسافر و حمله المسؤولية المترتبة عن إخلاله بذلك الالتزام .... حيث عملا بالمادتين 62 و63 من القانون التجاري ، يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن سلامة المسافر إلا إذا كان هناك قوة قاهرة أو خطأ المضرور..."<sup>2</sup>.

في مجال النقل الجوي نجد أن المشرع الجزائري كرس هذا الالتزام في نص المادة 145 من ق ط م ج<sup>3</sup> و التي تقابلها المادة 17 من اتفاقية وارسو<sup>1</sup> ، أن الناقل يكون مسؤولا تلقائيا

<sup>1</sup> زرهوني نبيلة ، الالتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص، مجلة المحكمة العليا ، العدد الأول ، السنة 2013، ص 94.

<sup>2</sup> المحكمة العليا، الغرفة المدنية ، قرار رقم 27429 ، بتاريخ 30 مارس 1989 ، المجلة القضائية ، العدد الأول ، 1989.

<sup>3</sup> القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27/06/1998 ، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني الجزائري، ج ر رقم 48 لسنة 1998 المعدل والمتمم بالقانون رقم 15-14 المؤرخ في 27/07/2015 ، ج ر رقم 41 لسنة 2015.

بمجرد حدوث ضرر للمسافر أثناء تنفيذ النقل، وهو التزم بتحقيق نتيجة، غير أن المادة 20 من اتفاقية وارسو المقابلة للمادة 01/148 من ق ط م ج تنص أن الناقل لا يكون مسؤولاً إذا أثبت هو وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتجنب وقوع الضرر، أو أنه استحال عليهم ذلك، وتلك هي خاصية الالتزام ببذل عناية، فالناقل المدين يلتزم بأن يتخذ فقط كل ما تقتضيه العناية لتوصيل المسافر سليماً إلى الجهة المقصودة، غير أنه خلافاً لقاعدة الالتزام ببذل عناية، ليس على المسافر إثبات خطأ الناقل، لأن الخطأ مفترض فيه، بل يقع على هذا الأخير في سبيل التخلص من المسؤولية أن يثبت أنه اتخذ العناية التي يتخذها الناقل الحريص، وعليه فإن التزم الناقل في هذا السياق هو التزم ببذل عناية مع قلب عبء الإثبات ونقله من المسافر إلى الناقل.<sup>2</sup>

لكن إذا كان الالتزام بضمان السلامة في مجال النقل الجوي يتماشى في مفهومه مع قواعد المسؤولية الشخصية القائمة على أساس الخطأ المفترض في ظل اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول 1955، فإنه لا يتفق إطلاقاً مع قواعد المسؤولية الموضوعية التي تبناها المشرع الدولي و أصبغها على مسؤولية الناقل الجوي من خلال نصوص بروتوكول جواتيمالا لعام 1971<sup>3</sup> واتفاقية مونتريال لعام 1999<sup>4</sup>، التي كرست أن التزم الناقل بضمان

<sup>1</sup> الإتفاقية الدولية لأجل توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو في 12/10/1929، و المعدلة بالبروتوكول الموقع في لاهاي في 28 سبتمبر 1955، والمصادق عليهما من طرف الجزائر بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 64-74 المؤرخ في 02/03/1964، ج. ر. رقم 26 لعام 1964.

<sup>2</sup> دلال يزيد، المرجع السابق، ص 96.

<sup>3</sup> بروتوكول جواتيمالا ستي الموقعة في 08/03/1971 المعدل لاتفاقية وارسو 1929 غير مصادق عليها من طرف الجزائر.

<sup>4</sup> الإتفاقية الدولية لأجل توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، الموقعة بمونتريال بتاريخ 28/05/1999 لم تصادق عليها الجزائر.



السلامة التزام قانوني مستقل عن العلاقة العقدية بينه و بين المسافر و منبثق عن المسؤولية الموضوعية التي لا تنتفي إلا بإثبات خطأ الراكب نفسه.<sup>1</sup>

وبهذا الذي قدمنا نكون قد انتهينا من دراسة تطور نشأة الالتزام بضمان سلامة المسافر حتى استقر العمل به، و ننقل إلى دراسة مفهوم هذا الالتزام و أساسه القانوني في المطلب الثاني.

### المطلب الثاني : مفهوم التزام الناقل بضمان سلامة المسافر بحرا و أساسه القانوني

سوف نعالج في هذا المطلب إلى تعريف الالتزام بضمان السلامة في ( الفرع الأول) ، ثم ننتقل لدراسة شروط تحقق الالتزام بضمان السلامة في ( الفرع الثاني) ، ثم إلى الطبيعة القانونية للالتزام بضمان سلامة المسافر ( الفرع الثالث) ، و أخيرا نتطرق للأساس القانوني للالتزام بضمان السلامة ( الفرع الرابع).

### الفرع الأول : تعريف الالتزام بضمان السلامة

سنتناول تعريف الالتزام بضمان السلامة بالنظر إلى شروطه ثم تعريفه بالنظر إلى طبيعته و مضمونه.

### الفقرة الأولى: تعريف الالتزام بضمان السلامة بالنظر إلى شروطه

لقد حاول الفقهاء وضع معيارا شاملا بتحديد العقود التي تتضمن الالتزام بضمان السلامة ، فذهب البعض إلى أن الالتزام بضمان السلامة يوجد في العقود التي تضع شخص الدائن " المسافر" تحت الحراسة المؤقتة للمدين "الناقل البحري" بالالتزام الرئيسي الناشئ عن العقد ، مثل عقد نقل الأشخاص و العقد الطبي.

فحين اعتد البعض الآخر في تحديد معيار الالتزام بضمان السلامة ليس بالنظر إلى محل العقد و إنما بالوسيلة التي يستخدمها المدين لتنفيذ التزامه الرئيسي و على ذلك يوجد

<sup>1</sup>دلال يزيد، المرجع السابق، ص 99.

الالتزام بضمان السلامة في كل حالة ينفذ فيها المدين التزامه الرئيسي في مكان أو بأداة تخضع لسيطرته .

لكن لا يتضمن أي من الرأيين معيارا شاملا للعقود التي تنشئ التزاما بضمان السلامة. ذهب اتجاه ثالث وهو السائد في الفقه إلى أن معيار الالتزام بضمان السلامة يتضمن ثلاث عناصر تعد بمثابة شروط لوجود هذا الإلزام و هي وجود خطر يهدد السلامة الجسدية لأحد المتعاقدين و أن يعهد أحد العاقدين بنفسه إلى المتعاقد الآخر و أخيرا أن يكون المتعاقد المدين بالالتزام بضمان السلامة مهنيا.<sup>1</sup>

### الفقرة الثانية: تعريف الالتزام بضمان السلامة بالنظر إلى طبيعته

إن تعريف الالتزام بضمان السلامة تقتضي التعرض للمقصود بفكرة السلامة في ذاتها(أولا ) ثم مضمون الالتزام بضمان بالسلامة (ثانيا)

#### أولا: فكرة السلامة في ذاتها

يقصد بالسلامة هو أن يكون هناك التكامل الجسدي و الصحي للمتعاقد محفوظا من أي اعتداء يسببه له تنفيذ الالتزامات التعاقدية في عقد النقل ، و المبرم مع الناقل المحترف و هي فكرة مطلقة لا يشوبها نقص و لا تعترضها حادثة .

إذ تقتضي فكرة السلامة في عقد النقل البحري للمسافرين أن يمارس المدين الناقل السيطرة الفعلية على كل العناصر التي يمكن أن تسبب ضررا للدائن المسافر، و يعني ذلك أن تكون هذه العناصر داخلية في إطار العقد الذي يربط الدائن بالمدين.

#### أ/ ضرورة السيطرة الفعلية على العناصر المسببة للضرر

هو أن يسيطر المدين أي الناقل على العناصر التي يمكن أن تسبب الضرر أي السيطرة على تصرفات الأشخاص أو الأشياء المستخدمة في تنفيذ العقد.

<sup>1</sup> عبد القادر أقصاصي ، المرجع السابق ، ص 211.

إذ يركز في هذا الصدد الفقه في تحليله للالتزام بضمان السلامة على طبيعة هذا الالتزام ( التزم ببذل عناية أم التزم بتحقيق نتيجة ) أكثر من التركيز على محل هذا الالتزام، و ترجع الصعوبة في التحليل ، إلى عدم دقة مصطلح السلامة ، ويرجع هذا بدوره أحيانا إلى أن المحل الذي تحصل عليه هذه السلامة يفتقر هو الآخر بدوره إلى الوضوح.<sup>1</sup>

بالرغم من ذلك يقصد بالسلامة الحالة التي يكون فيها الكيان الجسدي و الصحي للمتعاقد محفوظا من أي اعتداء يسببه له تنفيذ الالتزامات التعاقدية في الاتفاق المبرم بين هذا الأخير أي المسافر وبين مهني محترف فالناقل، على سبيل المثال يلتزم بأن يوصل المسافر سالما معافى إلى الجهة المقصودة ، ويشمل هذا الالتزام الوقت من اللحظة التي يركب فيها المسافر وسيلة النقل إلى لحظة نزوله منها.

السلامة بهذا المعنى مفهوم أحادي لا يحتمل التدرج أو التنوع، فعندما تكون السلامة هي محل الالتزام، كما يقول بعض الفقهاء، فلا يمكن التعبير عنها بطريقة وسط، فالتنفيذ لا يحمل الزيادة أو النقص، فالسلامة غير قابلة للتجزئة.

لهذا من أجل الوفاء بها، يجب أن تغطي السلامة كل مدة تنفيذ الالتزامات المتولدة عن العقد الذي أنشأها و أن تكون مطلقة لا يشوبها نقص ولا تعترضها حادثة .

بعد تحديد المقصود بالسلامة نستطيع أن نحدد محل هذه السلامة، وهذا الأخير يقصد به أن يسيطر المدين على العناصر التي يمكن أن تسبب الضرر، وهذا يعني السيطرة على سلوك الأشخاص أو على الأشياء المستخدمة في تنفيذ العقد.<sup>2</sup>

فالسيطرة يقصد بها التأثير الكامل، أي توجيه و رقابة يمارسان بواسطة المدين بالسلامة على هذا السلوك و تلك الأشياء، بطريقة أن استخدامها في تنفيذ الالتزامات لا يقدم أي ضرر لصحة الدائن أو لتكامله الجسدي.

<sup>1</sup> محمد علي عمران، المرجع السابق ، ص 212.

<sup>2</sup> عابد فايد عبد الفتاح فايد ، الإلتزام بضمان السلامة في عقود السياحة، دار النهضة العربية ، مصر ، 2006 ، ص

إذ يتوسع القضاء في مفهوم السيطرة الفعلية على الأشخاص و الأشياء ، غير أن المهم في هذا الصدد أن السيطرة الفعلية على العناصر التي يمكن أن تسبب الضرر للدائن في الالتزام تقتضي أن تنتمي هذه العناصر إلى العقد المبرم بين الدائن و بين المهني المحترف و ليست خارجة عنه.<sup>1</sup>

**ب/ ضرورة انتماء العناصر المسببة للضرر للعقد المبرم بين الدائن و المدين في الالتزام بالسلامة**

وينبع شرط انتماء العناصر المسببة للضرر للعقد من حقيقة أن العقد عبارة عن دائرة مغلقة على عاقديه يتبدلان فيه أداءات مختلفة و أن هذا العقد يجب ألا يعرض الدائن إلى خطر أكثر مما يتعرض له الغير.<sup>2</sup>

**ثانيا: مضمون الالتزام بضمان السلامة**

عندما يقع على المتعاقد أو الناقل المحترف التزام بضمان السلامة، فإنه يلتزم من ناحية بتوقع الحادث الذي يمكن أن يخل بسلامة المتعاقد الآخر ومن ناحية أخرى يلتزم بأن يتصرف من أجل منع حدوثه من الأصل أو على الأقل تجنب آثاره.<sup>3</sup>

**أ/التزام الناقل بضرورة توقع الحادث**

إن المدين الناقل عليه أن يتخيل الحادث المستقبلي الذي يمكن أن يترتب عليه ضرر بالمسافر المتعاقد معه، و بتقدير مدى احتمالية وقوع هذا الحادث، ومن ثمة فعليه أن يتوقع كل الحوادث التي تعترض التنفيذ العادي و الصحيح للعقد، والتي قد تؤدي إلى إحداث أضرار جسمانية تلحق بالمسافر.

<sup>1</sup>عابد فايد عبد الفتاح فايد ، المرجع السابق، ص 18.

<sup>2</sup>المرجع نفسه، ص 18.

<sup>3</sup>محمد جريفيلي ، الشريف بحماوي، الإلتزام بضمان السلامة كمبدأ لكفالة الحق في التعويض، مجلة الحقيقة ، جامعة أحمد دراية، أدرار، العدد 39 ، 2017، ص 137.

وهذا ما سوف يتم الإشارة إليه عندما نبين كيف أن القضاء الفرنسي دائما كان يرفض العمل بالسبب الأجنبي لإعفاء الناقل من المسؤولية ليس فقط لأن الحادث كان يمكن للناقل أن يتوقعه ، بل لأن الحادث كان محتملا.<sup>1</sup>

فإذا كان عدم التوقع مميذا من مميزات السبب الأجنبي التي تعفي الناقل من المسؤولية ، فإنه يكون مخلا بالتزامه إذا كان الحادث الضار متوقعا ، ومحتمل الوقوع ، و لهذا لم تعتبر محكمة النقض الفرنسية قوة قاهرة ، سقوط صخور على شريط السكك الحديدية ، والذي أدى إلى خروج القطار عنه ، لأن تهائل الأثرية من الجسر يدل على قدمه ، الأمر الذي يجعل سقوط الصخور منه أمرا متوقعا .<sup>2</sup>

### ب/التزام الناقل المدين بالتصرف من أجل منع الحادث الضار أو التقليل من آثاره

إذن الالتزام بتوقع الحادث الضار يضع على عاتق الناقل التزاما باتخاذ كل الاحتياطات و الإجراءات اللازمة لمنع وقوع الفعل الضار.

### 1/ اتخاذ الإجراءات الكفيلة بمنع وقوع الحادث الضار

على الناقل أن يتخذ إجراءات فعالة لمنع أي تهديد قد يمس بأمن و سلامة المسافر، وفي هذا السياق كرست محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر في 1997/10/21 بمسؤولية SNCF<sup>3</sup> الناقل السككي عن جرح أحد المسافرين ، مؤكدة أن الحادث كان من الممكن تجنبه بوضع نظام مناسب يمنع فتح الأبواب أثناء سير القطار، في هذه القضية أشارت محكمة النقض الفرنسية إلى عدم استيفاء أحد عناصر الالتزام بضمان السلامة و هو

<sup>1</sup> براسي محمد ، الحماية القانونية للمسافر في عقد نقل الأشخاص البري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه ، تخصص قانون خاص ، فرع قانون اقتصادي، جامعة جيلالي ليايس ، سيدي بلعباس ، السنة الجامعية 2010،2011، ص 18.

<sup>2</sup> المرجع نفسه ، ص 19.

<sup>3</sup> Société Nationale du Chemin de Fer

المتعلق بمنع حصول الحادث الضار و حددت المحكمة للمدين مضمون الاحتياطات التي كان يجب عليه اتخاذها من أجل تنفيذ التزامه بضمان السلامة تنفيذا صحيحا.<sup>1</sup>

## 2/ اتخاذ الإجراءات اللازمة للتقليل من الآثار الضارة للحادث

إذا لم يكن في وسع الناقل تجنب وقوع الحادث الضار، فعلى الأقل يجب عليه أن يتخذ من الإجراءات ما يمنع حصول الضرر أو ما يخفف من الآثار الضارة للحادث بالنسبة للمسافر.

في هذا السياق يلاحظ تشدد القضاء مع الناقل في اعتبار الحادث الضار غير متوقع أو غير ممكن الدفع، بعبارة أخرى يرفض القضاء غالبا اعتبار الحوادث الضارة بالسلامة الجسدية للمسافر المتعاقد مع الناقل البحري غير ممكن الدفع.

هذا ما أدى ببعض الفقه الفرنسي إلى تعريف الالتزام بالسلامة على " أنه يتكون من سيطرة المدين على الأشخاص و على الأشياء التي تثير الضرر الجسدي ، و تنفيذه بطريقة كاملة يستلزم خطوة مزدوجة : توقع الأخطار التي يمكن أن يتعرض لها الدائن و التصرف حيال هذه الأخطار، و إما بمنع وقوعها أو التقليل من آثارها.<sup>2</sup>

## الفرع الثاني: شروط تحقق الالتزام بضمان السلامة

أجمع الفقه على أنه على الرغم من اختلاف و تنوع العلاقات في العقود ، إذ شتان ما بين علاقة الناقل بالراكب، وعلاقة الطبيب بالمريض، و علاقة الفندق بالنزيل ... إلخ من صور العلاقات العقدية ، إلا أنه هناك ثلاثة شروط يجب تحققها لقيام الالتزام بالسلامة في أي عقد من العقود، و يسميها البعض بالسلمات المشتركة بالالتزام بضمان السلامة و هي: أن يكون هناك خطر يهدد سلامة جسد أحد أطراف العقد، أن يكون أمر الحفاظ على

<sup>1</sup> مواقي بناني أحمد ، الالتزام بضمان السلامة " المفهوم ، المضمون ، أساس المسؤولية " ، مجلة المفكر الصادرة عن جامعة محمد خيضر بسكرة ، العدد العاشر ، 2014، ص 419.

<sup>2</sup> عبد القادر أقصاصي ، المرجع السابق ، ص 218.

السلامة الجسدية لأحد المتعاقدين موكولا للمتعاقد الآخر، أن يكون المدين في الإلتزام بضمان السلامة شخصا محترفا.<sup>1</sup>

### الفقرة الأولى: وجود خطر يهدد سلامة جسد أحد أطراف العقد

في العقود التي تتضمن التزاما بسلامة أحد المتعاقدين، يشترط أن يكون هناك ثمة خطر يهدد سلامة أحد المتعاقدين في جسده، إذ أن مناط قيام هذا الإلتزام بالسلامة يكمن في وجود الخطر الذي يهدد أحد المتعاقدين.<sup>2</sup>

فالمسافر الذي يقوم برحلة ما من خلال متعهد النقل، و العامل الذي يقوم بعمله في المصنع تحت إشراف و رقابة و تبعية رب العمل، و المريض الذي يضع جسده تحت مشروط الطبيب ليجري له عملية جراحية ..... إلخ ، ففي تلك العقود و غيرها من صور الإلتزام بالسلامة يبدو جليا احتمالات الإصابة بالمخاطر ، وهو ما يدعو إلى التدخل من أجل إخضاع الناقل في عقد النقل ، و الطبيب في العقد الطبي ، ورب العمل في عقد العمل ، للإلتزام بضمان سلامة الطرف الآخر في العقد لاحتمالات الإصابة في سلامته الجسدية.<sup>3</sup> لذلك كان لابد أن تكون لسلامة جسد الإنسان قدسية ، فإذا كان هذا الأخير أعلى قيمة في الوجود، فإن جسده يمثل جزءا هاما من هذه القيمة و من ثم فإذا ما أسلم إنسان جسده لآخر و انتمنه على أعلى ما يملك ، لذا فإنه لابد أن ينتظر منه ضمانا شديدا الخصوصية.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> رشا مصطفى محمد أبو الغيط، إلتزام السلامة لنزلاء الفنادق و القرى السياحية، رسالة للحصول على درجة الدكتوراه في الحقوق، جامعة المنوفية، مصر ، 2006، ص 325.

<sup>2</sup> محمود التلتي ، المرجع السابق ، ص 204.

<sup>3</sup> رشا مصطفى محمد أبو الغيط، المرجع السابق ، ص 326.

<sup>4</sup> محمود التلتي ، المرجع السابق ، ص 204.

الفقرة الثانية: أن يكون أمر الحفاظ على السلامة الجسدية لأحد المتعاقدين موكولا للمتعاقد الآخر

يكون ذلك في حالة فقدان أحد العاقدين لقدرته على ممارسة خيارات تحقيق سلامته ، و انتقال تلك القدرة إلى المتعاقد الآخر، إذ لا يكفي لوجود الالتزام بضمان السلامة مجرد تعرض جسد أحد المتعاقدين لخطر ما ، بل يشترط بالإضافة إلى ذلك أن يخضع أحد المتعاقدين مؤقتا للآخر ، حيث يعتمد عليه اعتمادا كليا يفقده قدرته على ممارسة خيارات تحقيق سلامته الجسدية، و هذا الخضوع قد يكون جسديا كما هو الحال في العقد الطبي ، حيث يفقد الإنسان خيارات المحافظة على سلامته الجسدية<sup>1</sup> ، ففيه يقوم المريض بتسليم جسده و هو حالة الوهن و الضعف إلى طبيبه أملا في الشفاء، و قد يكون حركيا كما هو الحال في عقد تعليم قيادة السيارات، إذ يكون الشخص خاضعا في الحركات التي يؤديها لرقابة المعلم ، و قد يكون الخضوع فنيا كما هو الحال في عقد النقل ، حيث يسلم الراكب نفسه للناقل حتى وصوله إلى وجهته المقصودة سليما معافى، من دون أن يكون له مراجعة مقتضيات الأمن<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> أمال كاضم سعود ،محمد علي صاحب ، الإلتزام بضمان السلامة في العقود السياحية ، دراسة مقارنة، مجلة جامعة الأنبار للعلوم القانونية و السياسية ، العدد السابع ، 2013، ص 106.

<sup>2</sup> موفق حماد عبد، الحماية المدنية للمستهلك في التجارة الإلكترونية، الطبعة الأولى ، منشورات زين الحقوقية و الأدبية ، لبنان ، 2011، ص 373 .



## الفقرة الثالثة: أن يكون المدين في الالتزام بضمان السلامة شخصا محترفا

يشترط لقيام الالتزام بضمان السلامة فضلا عن الشرطين السابقين أن يكون المدين الناقل بالالتزام مدينا محترفا.

الاحتراف في مهنة ما، هو الخبرة التي يكتسبها المحترف في أدائه لعمله لفترة طويلة، ذلك هو الذي يرتفع به إلى درجة رفيعة من المستوى الفني ، فالذي يعتبر خطأ يسيرا إذا صدر من شخص غير محترف، قد يصبح خطأ جسيما إذا صدر من آخر محترف.<sup>1</sup>

بعبارة أخرى من يتعاقد مع شخص مهني يتقرب منه حرصا شديدا في التزاماته الناشئة عن العقد و تنفيذ عمله بإتقان<sup>2</sup>، فظهور المتعاقد بمظهر المهني يوحي بثقة كبيرة لمن يتعاقد معه، فاطمئنان الأخير إلى ما لدى المهني من خبرة ودراية بأصول مهنته ، التي تفرض عليه أن يكون محيطا بالأصول العلمية و الفنية التي تمكنه من ممارسة مهنته على أكمل وجه، فمن باب أولى يكون مسؤولا عن ضمان سلامة المتعاقد معه .

هذا من جانب و من جانب آخر، فإن الأعباء المالية الكبيرة التي تترتب على هذا الالتزام، لا يمكن تغطيتها إلا عن طريق التأمين، وبما أن المهنيين وحدهم الذين تتوفر لديهم القدرة المالية التي تمكنهم من تغطية مسؤوليتهم من خلال التأمين، الأمر الذي يبرر قصر تطبيق هذا الالتزام عليهم.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> رشا مصطفى محمد أبو الغيط، المرجع السابق، ص 327.

<sup>2</sup> محمود التلتي ، المرجع السابق ، ص 206.

<sup>3</sup> أمال كاضم سعود ، محمد علي صاحب ، المرجع السابق ، ص 107.

## الفرع الثالث: الطبيعة القانونية للالتزام بضمان سلامة المسافر

إن مسألة تحديد الطبيعة القانونية لأي مفهوم قانوني، وعلى وجه الخصوص الالتزام بضمان السلامة ليس بالأمر السهل، بالنظر للآثار القانونية التي تبنى عليها، و بالنتيجة تتحدد الحقوق و الالتزامات لكل طرف عند أي منازعة يمكن أن تطرأ، كما أن ذلك من شأنه التأثير على أحكام و حالات تحقق مسؤولية الناقل البحري و على وسائل دفعها. ولقد اهتم الفقه و القضاء في تحديد الطبيعة القانونية للالتزام بضمان السلامة، إلا أنهم اختلفوا في ذلك، فمنهم من يعتبره التزاما ببذل عناية، فحين يعتبره الطرف الآخر التزاما بتحقيق نتيجة، ولكل حججه و أسانيد<sup>1</sup>.

في هذا السياق طبقا للتقسيم الكلاسيكي لفئات الالتزام من حيث الملقى على عاتق المدين بالالتزام، تنقسم الالتزامات إلى<sup>2</sup>، التزامات بتحقيق نتيجة L'obligation de résultat وهي الالتزامات التي يجب فيها على المدين تحقيق غاية معينة ، و إلى التزامات ببذل عناية ( الالتزام بوسيلة ) L'obligation de moyen ، وهي التي بموجبها يلقي على عاتق المدين في هذا الالتزام بذل العناية في تنفيذ التزامه ، دون أن يكون ملزما بإدراك النتيجة التي يأمل الدائن الوصول إليها<sup>3</sup>، فهو لا يرمي إلى تحقيق غاية معينة بل هو التزام ببذل الجهد للوصول إلى غرض ، تحقق الغرض أو لم يتحقق فهو التزام بعمل نتيجته احتمالية ، فهو عمل لا تضمن نتيجته ، و يكون المدين قد نفذ التزامه إذا بذل مقدارا معينا من العناية .

<sup>1</sup> يرى بعض الفقهاء أن الالتزام بضمان السلامة سيكون من شأنه أن يحقق وظيفتين مزدوجتين ، فإذا تم اعتباره التزاما بتحقيق نتيجة ، فإن هذا الالتزام من شأنه أن يسمح بإقامة المسؤولية دون الحاجة إلى إثبات الخطأ ، أما إذا تم اعتباره التزاما بوسيلة ، فإن هذا الالتزام من شأنه أن يستلزم إثبات الخطأ، مشار إليه لدى : محمد أحمد المعداوي عبد ربه ، المسؤولية المدنية عن أفعال المنتجات الخطرة ، دراسة مقارنة، دار الجامعة الجديدة ، مصر، 2012 ، ص 157.

<sup>2</sup> يرجع الفضل في ظهور هذا التقسيم إلى الفقيه Demogue

<sup>3</sup> رشا مصطفى محمد أبو الغيط، المرجع السابق، ص 329.

فمعيار العناية في الأصل، هو ما يبذله الشخص العادي و يزيد مقدار العناية عما يبذله الشخص العادي أو ينقص تبعاً لما ينص عليه القانون أو يقضي به الاتفاق.<sup>1</sup>

فضابط التفرقة بين الالتزام الذي يكون محله بذل عناية و الالتزام الذي يكون محله تحقيق غاية، وفقاً للرأي الراجح، يكمن في طبيعة الغرض الذي يقصد بالعقد الوصول إليه.

فبالنظر إلى أهمية التمييز بين الالتزام بتحقيق نتيجة و الالتزام ببذل عناية فقد تعددت المعايير التي اقترحها الفقه للتفرقة بين نوعي الالتزام ومن أهم هذه المعايير ما يأتي:

**\* معيار الاحتمال:**

هذا المعيار يسمح بتحديد نطاق كل من الالتزام بتحقيق نتيجة و الالتزام ببذل عناية، و يوجد الاحتمال عندما يكون تحقق النتيجة متوقفاً على ظروف لا سلطان للمدين الناقل عليها.

يعني هذا أن معيار الاحتمال يظهر عند وجود أسباب مستقلة عن إرادة الناقل البحري تساهم في تحقيق النتيجة و تتجاوز في الوقت ذاته إمكانياته و قدراته ، وبهذا المعنى فإن الناقل البحري يكون ملزماً في هذه الحالة ببذل العناية و الحيطة التي تمكنه من الوصول إلى تحقيق نتيجة بمساعدة هذه العوامل الخارجة عنه.

ففي ظل هذا المعيار يبقى خطر عدم تحقق النتيجة قائماً لأن هذه الأخيرة لا تخضع لسيطرة المدين الناقل بصفة كاملة.

بالرغم من أن هذا المعيار يتسم بالبساطة و الملائمة في التطبيق إلا أنه لا يطبق بصفة عامة ، إذ يجوز لأطراف الالتزام التعهد بالتزامات أكثر أو أقل شدة حسب الأحوال، فالمرجع في هذا الشأن لإرادة الأطراف ، فعلى الرغم من أن غياب أو وجود عنصر الاحتمال يحدد عادة مضمون الالتزام فإن هذا لا يمنع طرفي العقد من تحويل الالتزام من التزام ببذل

<sup>1</sup> العرابوي نبيل صالح ، المرجع السابق ، ص 108.

عناية إلى آخر بتحقيق نتيجة أو العكس ، فالأطراف المتعاقدة يمكنها التغيير في نطاق و مدى التزاماتها طبقا لما يوافق مصالحها.<sup>1</sup>

### \* معيار مدى مساهمة الدائن في إنجاز الالتزام:

ذهب جانب من الفقه إلى أن الالتزام يكون التزاما ببذل عناية عندما يكون تحقق النتيجة غير مرتبط بالإرادة المطلقة للمدين و إنما يتصل بسلوك الدائن. وعلى العكس من ذلك يكون الالتزام بتحقيق نتيجة إذا كان موقف الدائن سلبيا، بأن يسلم نفسه تماما للمدين و يخضع لرقابته أثناء تنفيذ الالتزام، كما هو الحال بالنسبة للمسافر الذي يخضع لتعليمات الناقل.

يؤخذ على هذا المعيار أن مدى اتصال سلوك أو إرادة المسافر بتحقيق النتيجة ليس علامة على الالتزام ببذل عناية وإنما يعد سببا أجنبيا، خطأ المضرور المسافر يقطع علاقة السببية بين خطأ الناقل و بين عدم تحقق النتيجة.<sup>2</sup>

### \* معيار الإرادة:

يذهب أنصار هذا المعيار إلى أن الإرادة وحدها هي الفيصل في معرفة ما إذا كان الالتزام بتحقيق نتيجة أو بذل عناية ، فإذا انصرفت إرادة المتعاقدين على اعتبار الالتزام بتحقيق نتيجة وجب اعتباره كذلك و إلا كان التزاما ببذل عناية، و في سبيل تحديد طبيعة الالتزام فإن على القاضي أن يبحث عن النية المشتركة للمتعاقدين مستهديا في ذلك بطبيعة التعامل و ما يستلزمه من وجوب التنفيذ بأمانة و ثقة و حسن نية .

يعاب على هذا المعيار أن الإرادة قد يكتنفها الغموض و يصبح تبعا لذلك من الصعب تحديد ما إذا كان التزام المدين الناقل بتحقيق نتيجة أو بذل عناية ، زيادة على ذلك فإن إرادة المتعاقدين مقيدة بمقتضيات النظام العام ، فلا يجوز لها أن تخالف مثلا القاعدة الخاصة

<sup>1</sup> عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق ، ص 245.

<sup>2</sup> محمد علي عمران المرجع السابق ، ص 182،

بوجوب المحافظة على سلامة جسد الإنسان فتجعل من إلتزام المدين الناقل مجرد بذل عناية.<sup>1</sup>

### \* معيار الأداء المحدد أو النتيجة المعينة:

في ضوء الانتقادات التي تم توجيهها إلى المعايير السابقة ، فقد ذهب بعض الفقه إلى تبني معيار الأداء المحدد و الذي يكون بمقتضاه الالتزام التزاما بتحقيق نتيجة متى كان الناقل المدين ملتزما بتحقيق أداء معين ، فإن لم يكن محل الالتزام محددًا على النحو السابق كان التزاما ببذل عناية.<sup>2</sup>

على ضوء ما تقدم عند تحديد مضمون التزام السلامة في عقد نقل الأشخاص ، فقد ذهب جانب من الفقه ، إلى أن التزام الناقل بضمان سلامة المسافر محله مجرد بذل العناية، أي اتخاذ جميع الاحتياطات الممكنة لتجنب المساس بالمسافر أثناء نقله ، و يترتب على ذلك أن يحتمل المسافر عبء إثبات تقصير الناقل عن بذل هذه العناية و هو ما يتنافى مع توفير الحماية الفعالة للمسافر، و قد ذهبت في هذا الصدد محكمة الاستئناف المختلطة في مصر قبل أن يستقر قضاؤها صراحة ، على أن مسؤولية الناقل عن إصابة المسافر عقدية و ترتيب التزام على عاتق الناقل بضمان سلامة المسافر أو الراكب، إلى أن التزام الناقل بضمان سلامة المسافر محله بذل عناية، فقضت " بأن على شركة السكك الحديدية أن توصل مسافر بها إلى مكان يستطيعون فيه النزول دون خطر ، أو على الأقل أن تطلب إليهم في الوقت المناسب الانتظار حتى يصل القطار إلى الرصيف، أو يقوم مستخدموها بمساعدة من يحتاج منهم إلى مساعدة في نزوله، و أن عليها أن تجعل مداخل المحطات في حالة لا ينشأ عنها أي خطر للمسافرين و إقامت مسؤوليتها في حالة الحادثة".<sup>3</sup>

<sup>1</sup> محمد علي عمران، المرجع السابق ، ص 182،

<sup>2</sup> عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق ، ص 247.

<sup>3</sup> وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق ، ص 39.

لما كان اعتبار الالتزام بضمان سلامة المسافر محله بذل عناية فإنه يترتب على ذلك النتائج الآتية:

- أنه يقع على الناقل التزام ببذل جميع الوسائل اللازمة لضمان سلامة المسافر،
- أنه في حالة وقوع حادث ما ، ينجم عنه أضرار للمسافر، وقع على هذا الأخير ،
- عبء إثبات خطأ الناقل بعدم اتخاذها لاحتياطات اللازمة لتفادي الحادث،
- أن المسؤولية التي تتقرر في حق الناقل ليست مسؤولية مطلقة ، إذ يمكنه دفعها عن طريق إثباته قيامه بكل ما يلزم لتفادي الحادث ، اعتمادا على معيار الرجل المعتاد.

في المقابل لم يتقبل كل من القضاء و الفقه مسألة إعفاء الناقل من التزامه بضمان السلامة بإثبات قيامه ببذل جهده و توخيه الحيطة اللازمة في تنفيذ التزامه، كما يبذله الناقل الحريص في المحافظة على سلامة المسافر أثناء تنفيذ عملية النقل.

إذ اعتبر القضاء الفرنسي و المصري أن الالتزام بضمان سلامة المسافر هو التزام بتحقيق نتيجة وليس ببذل عناية ينحصر أساسا في تفادي وقوع الحادث ، فإذا وقع الحادث و أصيب المسافر فإن الناقل يكون مخلا بالتزامه، و تقوم على عاتقه المسؤولية عن إخلاله بالتزامه بضمان سلامة المسافر أو الراكب التي لا يستطيع التخلص منها إلا بإقامة الدليل على رجوعها إلى سبب أجنبي عنه، فالناقل إذن يلتزم بموجب عقد النقل الذي يبرمه مع عميله بضمان سلامة المسافر أو الراكب، ولا يتأتى ذلك إلا بتوصيله سليما معافى إلى جهة الوصول ، ولا يستطيع الناقل التخلص من هذه المسؤولية إلا إذا أقام الدليل على رجوعه إلى سبب أجنبي لا يد له فيه ، قوة قاهرة أو حادث فجائي، أو فعل الغير ، أو خطأ المسافر نفسه، فيجب على الناقل البحري الذي يلتزم بتوصيل المسافر "سليما معافى" إلى جهة

الوصول أن يتخذ كافة الاحتياطات التي توجبها الظروف و الأخطار من أجل توفير السلامة للمسافر أو الراكب.<sup>1</sup>

و إذا كان انعدام خطأ الناقل لا يكفي لتخليصه من التزامه بالسلامة ، بأن يدفع بانتفاء المسؤولية و إرجاعها إلى سبب أجنبي، و إنما يجب عليه أن يثبت واقعة محددة لها صفة السبب الأجنبي في إحدى صوره.

و لما كان اعتبار الالتزام بضمان سلامة المسافر محله التزاما بتحقيق نتيجة فإنه يترتب على ذلك النتائج الآتية:

- أنه يقع على الناقل البحري التزام بإيصال المسافر إلى مكان الوصول سالما معافى،
- أنه لا يقع على المسافر المتضرر عبء إثبات خطأ الناقل، بل يكفيه إثبات أن إصابته بأضرار كانت في فترة النقل البحري.
- الناقل البحري لا يمكنه درء مسؤوليته إلا عن طريق إثبات أن الحادث كان نتيجة سبب أجنبي ، و أنه قام بكل ما يلزم لتفادي الحادث.
- و بناء على ذلك لا يكون الحكم ببراءة الناقل أو تابعيه من جنحة الإصابة أو القتل غير العمدي الذي يصدر من القسم الجزائي ، تأسيسا على انعدام خطأ المتهم أثر على دعوى التعويض أمام القسم المدني الناشئة عن إخلال الناقل بالتزامه بضمان السلامة الناشئ عن عقد النقل، و هذا يتفق مع الغاية المرجوة من عقد نقل الأشخاص ، فالسلامة في تقدير المسافر لا تقل أهمية عن النقل ذاته ، فهي ضرورة حتمية عادلة تقع على عاتق الناقل .
- وقد اتجه القضاء الفرنسي ، إلى إضفاء حماية أكيدة وفعالة لجمهور المسافرين، فاكتفى بأنه على المسافر أو الراكب بأن يثبت أن إصابته قد حدثت في أثناء عملية النقل،

<sup>1</sup> وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق ، ص 40.

ليقع على الناقل التزامه العقدي بضمان سلامة المسافر، الذي قوامها العبارة الشهيرة المدرجة من طرف المحاكم الفرنسية ( توصيله سليما معافى إلى جهة الوصول )<sup>1</sup>.

إذا ما أثبت المسافر أن إصابته قد حدثت أثناء النقل ، فإنه لا يكون عليه أن يقيم الدليل على سبب إصابته، و لا على رجوعها إلى واقعة النقل و عدم مساهمته في وقوعها، و لا حتى قيام العلاقة بين الحادث و عملية النقل ، و إذا ظلت ظروف الحادث مجهولة السبب ، ولم يستطع الناقل إثبات سببها ، فإنه يكون مسؤولا مسؤولية كاملة عن إخلاله بالتزامه العقدي .

فلا يكفي إذن على الناقل للتخلص من المسؤولية العقدية اتجاه المسافر او الراكب أن يقدم فرضيات أو احتمالات على الحادثة التي يتمسك بها لكي تكون مقبولة، و إنما عليه تقديم إثبات مؤكد و مباشر و دقيق على الواقعة المدعاة ، و علاقتها السببية بتلك الإصابة ، فإذا أخفق في تقديم الإثبات المحقق على السبب الأجنبي كخطأ الضحية مثلا و بقي شك حول ثبوته فسر الشك لمصلحة المسافر و بقيت مسؤولية الناقل قائمة<sup>2</sup>.

لقد كان الأساس القانوني الذي استند إليه القضاء الفرنسي في تقدير التزام السلامة على عاتق الناقل هو حكم المادة 1147 من ق م ف<sup>3</sup> والتي تقابلها المادة 176<sup>4</sup> من ق م ج

<sup>1</sup> و جدي عبد الواحد علي، المرجع السابق ، ص 43.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص 45.

<sup>3</sup>L'article 1147 du code civil français « Le débiteur est condamné , s'il ya lieu , au paiement de dommages et intérêts soit à raison de l'inexécution de l'obligation soit à raison du retard dans l'exécution , toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, encore qu'il n'y ait aucune mauvaise foi de sa part »

<sup>4</sup> تنص المادة 176 من ق م ج " أنه إذا استحال على المدين أن ينفذ الالتزام عينا حكم عليه بتعويض الضرر الناجم عن عدم تنفيذ التزامه ، ما لم يثبت أن استحالة التنفيذ نشأت عن سبب لا يد له فيه ، ويكون الحكم كذلك إذا تأخر المدين في تنفيذ التزامه "



بحيث يكون بمقتضاها الناقل مسؤولاً عن فقد الأشياء المسلمة إليه أو نقصها في أثناء النقل ما لم يثبت رجوع فقدها أو عطبها إلى حادث فجائي أو قوة قاهرة.<sup>1</sup>

#### الفرع الرابع: الأساس القانوني للالتزام بضمان السلامة

إن التأكيد القضائي على وجود التزام بضمان السلامة يقع على الناقل البحري المدين يثير الأساس القانوني لهذا الالتزام، و على هذا الأساس يتوجب منا التطرق لمضمون الأساس التعاقدية للالتزام بضمان السلامة و الثاني لتقدير الأساس التعاقدية للالتزام بضمان السلامة.

#### الفقرة الأولى: مضمون الأساس التعاقدية للالتزام بضمان السلامة

يقتضي تحديد مضمون الأساس التعاقدية للالتزام بضمان السلامة الإشارة إلى المبررات التي دفعت القضاء إلى تكريسه في العقود ثم الآثار المترتبة على الأساس التعاقدية للالتزام بضمان السلامة

#### أولاً: مبررات الأساس التعاقدية للالتزام بضمان السلامة

انقسم الفقه في تبرير الأساس التعاقدية للالتزام بضمان السلامة إلى اتجاهين، الأول ذو نزعة شخصية يقوم على تفسير الإرادة الضمنية *La volonté tacite* و الثاني ذو نزعة موضوعية تستند إلى مستلزمات العقد *Les Suites du contrat*.

#### الاتجاه الأول: تفسير الإرادة الضمنية للمتعاقدين

إن الفقه المؤيد لمبدأ سلطان الإرادة عند بحثهم في تبرير الالتزام بضمان السلامة من خلال ربطها بالإرادة التعاقدية، ولما كانت هذه الأخيرة لم تعبر بصورة صريحة عن الالتزام بضمان السلامة، فإنه بتفسير العقد أي عند البحث عن الإرادة المفترضة للطرفين ثم ربط الالتزام بضمان السلامة بالعقد.<sup>2</sup>

<sup>1</sup>العرباوي نبيل صالح ، المرجع السابق ، ص 109.

<sup>2</sup>عبد القادر أقصاصي ، المرجع السابق ، ص 282.

هذا التفسير تم التخلي عنه فيما بعد بسبب طابعه الاصطناعي الواضح، حيث تعرض كثيرا للانتقاد مادام أنه يتحكم في إرادة المتعاقدين على نحو لا يصادف الواقع ، و الحقيقة أنه يحتوي على جانب كبير من التحكم في البحث بكل الوسائل عن إخراج التزام إرادي غير معبر عنه، فهل يمكن افتراض أن المدين قد قصد دون أن يقول ذلك ، ضمان السلامة خاصة عندما يكون الالتزام بتحقيق نتيجة ، حتى مع افتراض أن الضرور قد فكر في مخاطر المساس بسلامته الناشئ عن التنفيذ وعدّ نفسه دائما بمثل هذا الالتزام ، فمن غير العقول أن تكون إرادتا الطرفين ملتقيتين حول هذا الأمر<sup>1</sup>.

### الاتجاه الثاني: الاستناد إلى مستلزمات العقد

يرى أنصار هذا الالتزام أن الالتزام بضمان السلامة يرجع إلى اعتبارات العدالة التي يشير إليها نص المادة 1135 من ق م ف والتي تقابلها المادة 107 من ق م ج التي تنص صراحة على " أن العقد لا يقتصر على إلزام المتعاقد بما ورد فيه ، ولكن يتناول أيضا ما هو من مستلزماته ، وفقا للقانون و العرف و العدالة بحسب طبيعة الالتزام" فهذا النص يجيز للقاضي أن يكمل العقد بأن يضيف إليه التزامات غير معبر عنها من طرف المتعاقدين، مثل الالتزام بضمان السلامة.

من هنا أصبحت العدالة في مصاف مصادر الالتزامات التعاقدية المستقلة عن الإرادة المعبر عنها و ذلك عن طريق إدماجها بمعرفة القاضي في العقد، فإذا كان هناك من تقوية للمضمون الإلزامي للعقد فهي تقوية قانونية.

فعلية فإن الأخذ بالالتزام بضمان السلامة جاء أساسا لمصلحة الضحايا، فالأمر يتعلق في الأصل بمنح المسافرين تعويضا عن الإصابات الجسدية، في وقت لم تكن فيه المسؤولية التصديرية تمنحهم ذلك، فالالتزام بضمان السلامة يمثل إذا وسيلة عادلة لحماية المتعاقدين

<sup>1</sup>P. Jourdain , Le fondement de L'obligation de sécurité, Gaz .Pal , France, 1997, p 1197.

المعرضين إلى مخاطر الأضرار و المحرومين من دعوى فعالة في المجال التقصيري، فهو إذا إجراء فني استعمل من طرف القضاء بهدف تحسين وضع المضرورين<sup>1</sup>.

### ثانيا: آثار الأساس التعاقدية للالتزام بضمان السلامة

لقد حدد الفقه النطاق الفاصل بين المسؤوليتين العقدية و التقصيرية في وجوب تحقق شرطين، هما وجود عقد صحيح بين الدائن المسافر و المدين الناقل ، ووقوع ضرر نتيجة الإخلال بالالتزام تعاقدية ، وقد قام القضاء في توسيع تفسير الشرط الثاني مما تطلب معه اتساع نطاق المسؤولية التعاقدية على حساب المسؤولية التقصيرية.

### أ/ اتساع نطاق المسؤولية التعاقدية

يعد الالتزام بضمان السلامة في حقيقته واجبا عاما أعطى للمسؤولية العقدية نطاق جديد في تعويض الأضرار الجسمانية الناجمة عن تنفيذ عقد معين، و في الواقع أن الإقرار القضائي للالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري للأشخاص على وجه الخصوص أي سنوات 1911 و 1913 كان له الأثر الكبير في ظهور فكرة أن المسؤولية العقدية و المسؤولية التقصيرية تشتركان في ذات الوظيفة ، و لهما ذات الطبيعة ، و بذلك وجد الاتفاق بين المسؤوليتين الذي اتخذ منه بعض الفقه مبرر كافي للجمع بين المسؤوليتين مع الاختلاف الفني يمكن استخدامه من أجل حماية أفضل للمضرورين ، ومما زاد من تأكيد التساوي بين المسؤوليتين وجود التفرقة بين الالتزامات ببذل عناية و الالتزامات بتحقيق نتيجة في المجال التعاقدية و تطبيق هذه التفرقة على الالتزام بضمان السلامة ، فمن جهة أدى وجود الالتزامات ببذل عناية إلى تدعيم فكرة أن الخطأ التعاقدية هو خطأ في سلوك مماثل للخطأ التقصيري ، ومن جهة أخرى أدى وجود الالتزامات بتحقيق نتيجة إلى القول بوجود حالات للمسؤولية التعاقدية بدون خطأ موازية لحالات المسؤولية التقصيرية الموضوعية<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق ، ص 284

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص 285.

كل هذه المعطيات نجم عنها اتساع نطاق المسؤولية التعاقدية على حساب المسؤولية التقصيرية مما أدى إلى التقارب بين المسؤوليةين بحيث أصبحتا تبدوان كوسيلتين لتعويض الأضرار الجسمانية .

### ب/ انحصار نطاق المسؤولية التقصيرية

في هذه الحالة تفقد المسؤولية التقصيرية مجالا أصيلا لها هو تعويض الأضرار الجسدية وفي المقابل نجد اتساع نطاق المسؤولية التعاقدية، و لما كان الالتزام بضمان السلامة يعد في آن واحد التزاما عقديا و التزاما قانونيا ، هنا الإشكال يثار في حالة الإخلال بالالتزام من طرف المدين وذلك في حالة التزام بين المسؤوليةين<sup>1</sup>، هل يجوز للدائن المضرور الجمع بينهما؟ و إذا كان يجوز له هل يستطيع الخيار بينهما ؟

بالنسبة لحالة الجمع بين المسؤولية التقصيرية والعقدية ، فإن الرأي الراجح استقر على عدم جواز ذلك في أي حال من الأحوال بين المسؤوليةين لا سيما الجمع بين التعويضين. أما بالنسبة لحالة الخيار بين المسؤوليةين ، فقد انقسم الرأي بخصوص هذه الحالة إلى ثلاث آراء:

**الرأي الأول:** استند إلى حجتين في تكريس فكرة الخيار بين المسؤوليةين: **الحجة الأولى** هي أن قواعد المسؤولية التقصيرية تتعلق بالنظام العام فلا يجوز الاتفاق على استبعادها فهي الأصل و ما المسؤولية العقدية إلا الاستثناء من الأصل، أما **الحجة الثانية** تتمثل في أن قواعد المسؤولية التقصيرية موجودة قبل العقد و لا يستطيعان إلغائها.

**الرأي الثاني:** أكد موقفه بأن دعوى المسؤولية العقدية هي الأصل و يؤسسون رأيهم على حجتين أساسيتين: **الحجة الأولى:** مفادها أنه متى كان العقد شريعة المتعاقدين، فإن إبرام العقد من طرف المتعاقدين يعد بمثابة قانون خاص بهما يعبر عن إرادتهما من شروط اتفاقية و القول بجواز ذلك بين المسؤوليةين قد يرتب عليه إهدار لهذه الإرادة و تعطيل للقواعد

<sup>1</sup> محمد جريفي ، الشريف بحماوي، المرجع السابق ، ص 141.

المنظمة للمسؤولية العقدية<sup>1</sup>، **الحجة الثانية** : مفادها أن المسؤولية التعاقدية تقوم بين طرفين متعاقدين بينما تقوم المسؤولية التقصيرية بين شخصين كل منهما يعد أجنبيا عن الآخر<sup>2</sup> .

**الرأي الثالث**: لديه موقف وسطي بين الاتجاهين السابقين و ينقسم هذا الاتجاه بدوره إلى اتجاهين :**الاتجاه الأول** : يرى بأن الخيار بين المسؤولية العقدية و التقصيرية لا تجوز إلا في حالة ما إذا كان الإخلال بالالتزام تعاقدية يشكل جريمة أو ينطوي على غش المدين أو خطئه الجسيم ، بناء على ذلك لا يجوز الأخذ بأحكام المسؤولية التقصيرية التي لا يرتبط الضرور فيها بعلاقة عقدية سابقة لما يترتب على الأخذ بأحكام المسؤولية التقصيرية في مقام العلاقة التعاقدية من إهدار نصوص العقد المتعلقة بالمسؤولية عند عدم تنفيذه مما يخل بالقوة الملزمة له ، وذلك ما لم يثبت ضد أحد الطرفين المتعاقدين أن الفعل الذي ارتكبه هو الذي أدى إلى الإضرار بالطرف الآخر بفعل جريمة أو غش أو خطأ جسيم مما تتحقق معه المسؤولية التقصيرية تأسيسا على أنه أخل بالالتزام قانوني ، إذ يمتنع عليه ارتكاب مثل هذا الفعل في جميع الحالات سواء كان متعاقدا أو غير متعاقدا<sup>3</sup>.

لما كانت قواعد المسؤولية التعاقدية تنتج عن اتفاق ذوي الشأن ، أطراف العقد ، على قواعد و أحكام يرتضونها فليس من شك في أن لهؤلاء الأطراف أن يتفقوا وقت التعاقد على موقفهم من المسؤولية التقصيرية فلهم إن أرادوا أن يتفقوا وقت التعاقد على موقفهم من المسؤولية التقصيرية ، فلهم إن أرادوا أن يتفقوا على اللجوء إلى أحكام و قواعد المسؤولية التقصيرية كلها أو بعضها و لهم كذلك الاتفاق صراحة على استبعاد تلك القواعد و الاقتصار على قواعد المسؤولية التعاقدية<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> إبراهيم الدسوقي أبو الليل ، المرجع السابق ، ص 274.

<sup>2</sup> عبد القادر أقصاصي ، المرجع السابق ، ص 288

<sup>3</sup> إبراهيم الدسوقي أبو الليل ، المرجع السابق ، ص 277.

<sup>4</sup> المرجع نفسه ، ص 277.

من ناحية أخرى فإن منع اختيار قواعد المسؤولية التقصيرية بدلا من قواعد المسؤولية العقدية مقصور على المتعاقدين فقط ، لذلك فإن أقارب المسافر المتضرر المطالبة بتعويض الأضرار التي تصيبهم شخصا نتيجة الإخلال بالتزام تعاقدي، إذ لا يلتزمون بهذه القواعد لكونهم ليسوا طرفا في العقد ، و يمكنهم المقاضاة على أساس المسؤولية التقصيرية و يكون لأقارب المسافر المتوفى التنازل عن قواعد المسؤولية التعاقدية و المقاضاة و فقا لقواعد المسؤولية التقصيرية.<sup>1</sup>

إذا قاموا الورثة بطلب التعويض جراء وفاة المسافر مقدما، فإنه يؤسس على أساس المسؤولية العقدية ، بحسبان أنه إذا ما أدت إصابة المسافر إلى وفاته قبل رفع الدعوى، فإنه يكون أهلا فيما يستحق الموت ولو بلحظة لكسب الحقوق، ومن بينها حقه في التعويض عن الضرر اللاحق به، و حسبما يتطور هذا الضرر و يتفاقم، ومتى ثبت له هذا الحق قبل وفاته فإن ورثته يتلقونه عنه في تركته ، ويحق له مطالبة الناقل به تأسيسا على تحقق مسؤولية الأخير بمقتضى عقد النقل الذي كان المورث طرفا فيه.

لورثة المسافر أيضا مطالبة الناقل بتعويض عن الأضرار المادية و المعنوية التي لحقت بهم بسبب موت مورثهم و ذلك على أساس قواعد المسؤولية التقصيرية، وليس على سند من المسؤولية العقدية لأن الالتزامات الناشئة عن عقد النقل إنما تتصرف إلى المتعاقدين، فالمسافر هو الذي يحق له مطالبة الناقل بالتعويض جراء الإخلال بالتزام بضمان السلامة دون ورثته الذين لم يكونوا طرفا في هذا العقد.<sup>2</sup>

مع العلم أن مطالبة الورثة قبل الناقل بالتعويض المورث مع طلبهم بالتعويض عما أصابهم من ضرر بسبب وفاة مورثهم لا يعتبر جمعا بين المسؤولية العقدية و التقصيرية.

<sup>1</sup> إبراهيم الدسوقي أبو الليل ، المرجع السابق ، ص 278.

<sup>2</sup> أحمد زكي عويس ، المرجع السابق ، 232.

**الاتجاه الثاني:** موقفه يتمثل في أن الاختيار بين المسؤوليتين لا يكون إلا في الحالة التي يعد الفعل الضار إخلالا بالتزام عقدي و انحرافا عن سلوك الشخص المعتاد<sup>1</sup>.

### الفقرة الثانية: تقدير الأساس التعاقدي للالتزام بضمان السلامة

هنا يجب التطرق لكل من مزايا و مستقبل الأساس التعاقدي للالتزام بضمان السلامة.

#### أولا : مزايا الأساس التعاقدي للالتزام بضمان السلامة

أول خاصية تتمثل في حماية فعالة للمتضررين هذا من ناحية و من ناحية أخرى أنه يسمح بإقامة التوازن في العلاقة التعاقدية.

#### أ/ حماية المتضررين

إن الحماية كما سبقت الإشارة إليه كان لها الوجود بمناسبة عقد النقل البحري للأشخاص لأنه سمح بتبرير مسؤولية الناقل دون أن يكون المضرور مكلفا بإثبات الحادث و الضرر الذي أصابه .

#### ب/ إقامة التوازن في العلاقة التعاقدية

في الواقع أن الالتزامات التعاقدية تنقسم إلى التزام ببذل عناية و الذي يحكمه نظام المسؤولية القائمة على الخطأ الواجب الإثبات و التزام بتحقيق نتيجة الذي تقوم عليه المسؤولية المفترضة، و قد أضاف القضاء الفرنسي التزام آخر يتوسط هذين النوعين، وهو الالتزام ببذل عناية مشددة أو بتحقيق نتيجة مخففة و الذي يعطي المجال لقيام المسؤولية على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس<sup>2</sup>.

هذا التقسيم يسمح باختيار نظام المسؤولية الأكثر ملائمة بالنظر إلى مختلف الظروف و التي قد لا تسمح قواعد المسؤولية التقصيرية بأخذها بعين الاعتبار، هذه الظروف قد ترجع أولا إلى طبيعة الأداء محل العقد و إلى المخاطر التي يمكن أن يتعرض لها الدائن و

<sup>1</sup> عبد القادر أقصاصي ، المرجع السابق ، ص 289

<sup>2</sup> ميراد إبراهيم، المرجع السابق ، ص 107

إلى أهمية المصالح المعرضة للخطر فسلامة الأشخاص أكثر أهمية من حماية الأموال ، و قد ترجع ثانيا إلى طرفي العقد ، فبالنسبة للمدين ينظر فيما إذا كان قد تلقى مقابلا لأدائه أم لا، وفيما إذا كان شخصا عاديا أو محترفا متخصصا ، وبالنسبة للدائن ينظر إلى مدى مشاركته في تنفيذ الأداء محل العقد وإلى صفته كمحترف أو غير محترف.

### ثانيا: مستقبل الأساس التعاقدى للالتزام بضمان السلامة

نجم عن إضفاء الصفة التعاقدية للالتزام بضمان السلامة تواجد نظامي للمسؤولية المدنية عن تعويض الأضرار الجسدية، و للحد من الصعوبات بسبب ذلك قام القضاء و الفقه بوضع حلول و مقترحات هدفها إخضاع تعويض الأضرار الناشئة عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة لنظام واحد للمسؤولية بصرف النظر عن صفة المضرور.

في هذا الصدد قامت محكمة النقض الفرنسية، و بهدف تعويض المتضررين جراء الإخلال بالالتزام بضمان السلامة و إصلاح العيوب التي تشوبه، بتوسيع مجال المسؤولية التقصيرية و أول حكم عبر عن هذا المعنى هو ذلك الصادر عن الغرفة المدنية لمحكمة النقض الفرنسية و الذي بواسطته قامت المحكمة بإزالة جزئية لتعاقدية الالتزام بضمان السلامة في مجال النقل السككي، و قد وضع هذا الحكم حدا لعدم المساواة في المعاملة بأن قرر أن الالتزام بضمان السلامة و المتمثل في إيصال المسافر سليما معافى إلى جهة الوصول لا يتحقق هذا الالتزام إلا في فترة تنفيذ عقد النقل، أي ابتداء من اللحظة التي يصعد فيها المسافر إلى وسيلة نقل إلى غاية اللحظة التي يتم النزول منها، أي أنه خارج نطاق تنفيذ عقد النقل تكون مسؤولية الناقل تجاه المسافر خاضعة لقواعد المسؤولية التقصيرية، و الجديد المستفاد من هذا الحكم هو خضوع الحوادث التي تقع داخل المحطة لقواعد المسؤولية التقصيرية.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> عبد القادر أقصاصي ، المرجع السابق ، ص 329.



في نفس السياق طلب بعض الفقه بإزالة الصفة التعاقدية عن طائفة الالتزام بضمان السلامة ببذل عناية، و أشاروا إلى أن هذا الالتزام لم يقدم في الواقع أي ميزة للدائن ، ذلك أن الإلزام بضمان السلامة لا يجد تبريرا إلا عندما يكون تنفيذ الإلتزام الرئيسي للعقد يعرض الدائن لمخاطر معينة ، و التي يبدو من الملائم وضعها على عاتق المدين كما هو الحال في عقد نقل الأشخاص نظرا لطابع الخطورة التي يحتفظ بها المدين بالسيطرة عليها .

إذ أكدوا وجوده بأنه مصطنع في العقد من جهة و لأنه غير عادل من جهة أخرى ، و بالتالي لا معنى للالتزام بضمان السلامة إلا إذا تم تكييفه بأنه التزام بتحقيق نتيجة ، لأنه في هذه الحالة فقط يمكن أن يحقق مصالح المسافر الدائن، و هذا ما أكده الأستاذ "H.Groutel" بقوله "أنه لم يعد هناك مكان في مجال السلامة الجسدية إلا للالتزامات بتحقيق نتيجة ، و التي لم يعد من الضروري تكييفها ، أو تسميتها بغير الالتزام بضمان السلامة ، إذ يكون من المنطقي حينئذ أن نجعل من النتيجة الموعودة ، فيما يخص السلامة ، موضوع لالتزام عقدي" ، كما يشير الأستاذ « P.Jourdain » بأنه " لا يمكن تبرير الالتزام بضمان السلامة أو فهمه ، إلا عندما يكون بتحقيق نتيجة.

في نفس السياق ذهب اتجاه من الفقه أن الالتزام بضمان السلامة لا يعد التزاما عقديا و إنما هو واجب قانوني عام و هو الرأي الراجح ، ما دام أن إدراج الالتزام بضمان السلامة في دائرة العقد أدى إلى انعكاسات سلبية في قانون المسؤولية المدنية تتمثل في إثارة الشك حول الخط الفاصل بين المسؤوليتين العقدية أو التقصيرية كما هو الحال في حوادث النقل المجاني.<sup>1</sup>

من الأسباب التي تدعو للشك في الأساس العقدي للالتزام بضمان السلامة ضعف التبرير القانوني لهذا الأساس، ففي عقد النقل يلتزم الناقل بإيصال المسافر في الميعاد المحدد و هذا الالتزام مسألة عقدية بحثة، أما التزام الناقل بأن يكون هذا الوصول سليما فلا

<sup>1</sup> عبد القادر أقصاصي ، المرجع السابق ، ص 357.

نعتقد أن إرادة الطرفين على الأقل إرادة الناقل ، قد انصرفت إلى إدخال هذا الالتزام في تعاقدها ، فالناقل ملزم قانونا بهذا الالتزام، بل حتى ولو نص المتعاقدان صراحة على هذا الالتزام<sup>1</sup>.

بذلك أصبح القانون هو مصدر الالتزام بضمان السلامة في عقود النقل ، و تطبيقا لذلك يعد الناقل البحري مسؤولا قانونا عن أي تقصير يتعلق بأمن وسلامة المسافرين، دون حاجة لإثبات خطأ الناقل، و لا يعفى هذا الأخير من المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> عبد القادر أقصاصي ، المرجع السابق ، ص 360.

<sup>2</sup> ميراد إبراهيم، المرجع السابق، ص 110.

**المبحث الثاني: الأحكام الخاصة لضمان السلامة في مجال النقل البحري للمسافرين**

من أجل تعزيز فكرة السلامة البحرية، كان لابد على المجتمع الدولي من خلال المنظمة البحرية الدولية إلى إيجاد آليات تنظم سير هذه السفن بطريقة آمنة تحمي من خلالها الركاب و الطاقم على حدّ السواء، و هذا من خلال توفير سفن آمنة تستجيب لمختلف المعايير و المقاييس التي تضمن سلامة الملاحة البحرية، من هنا جاء دور المنظمة البحرية الدولية في إيجاد قواعد دولية من شأنها رفع معدلات السلامة البحرية للسفن من خلال عدة اتفاقيات دولية ، أدرجها المشرع الجزائري ضمن ترسانته القانونية .

بناء على ذلك، سيتم التطرق من خلال هذا المبحث إلى أهم التدابير و الإجراءات الواجب احترامها من طرف السفينة و المنشآت المينائية، وهذا من خلال التطرق للتدابير المعمول بها لضمان سلامة سفن نقل المسافرين ( المطلب الأول) ، ثم نتكلم عن دور المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية في تكريس السلامة في مجال النقل البحري للمسافرين(المطلب الثاني).

**المطلب الأول: التدابير المعمول بها لضمان سلامة سفن نقل المسافرين**

تتمثل التدابير المعمول بها و التي من شأنها حماية المسافرين بحرا ، في أهمية و مدى فعالية شهادات السفن في تعزيز السلامة البحرية ( الفرع الأول)،و وجوب تقديم الخدمات الصحية على متن سفن نقل المسافرين ( الفرع الثاني) وتحديد الجهات المسؤولة عن رقابة سفن نقل المسافرين و سلامة الملاحة البحرية ( الفرع الثالث).

## الفرع الأول: شهادات السفن و أهميتها في تعزيز السلامة البحرية

إن السفينة بالمعنى القانوني، لا تغادر الميناء إلا و على متنها وثائق و أوراق خاصة بها، بل إن هذه الأخيرة ضرورية حتى وهي راسية على مستوى الموانئ البحرية ، فتكون موضع علاقات قانونية تجمع كل أطراف العلاقة البحرية ، سواء الدولة التي تحمل السفينة عملها و الطاقم السفينة و المتعاملين معها سواء مسافرين أو شاحنين و مؤمنين ، مما يستوجب أن تحمل السفينة مما يستوجب وفائها بالتزاماتها، وهذا يتحقق بمجموع ما تملكه من وثائق.<sup>1</sup>

لذلك هناك عدد من المستندات يجب أن توجد دائما على ظهر السفينة، و بعض هذه المستندات يبرره ضرورة إثبات الحالة المدنية للسفينة و تحديد ذاتيتها و البعض الآخر تبرره أسباب تتعلق بنظام الملاحة و التجارة البحرية.<sup>2</sup>

لقد نص المشرع الجزائري على إلزامية توفر السفينة عندما تجهز على وثائق تسمح للربان بإبراز هوية السفينة ووضعيتها القانونية على الصعيدين الوطني و الدولي و من بين هذه الوثائق منها تلك المتعلقة بشهادات الملاحة و أخرى متعلقة بشهادات السلامة.

## الفقرة الأولى: شهادات الملاحة

نصت المادة 01/189 من ق ب ج على أنه " ..... كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية، يجب أن تحمل على متنها شهادات الملاحة المسلمة من قبل السلطات الإدارية البحرية، "

فلا يمكن لأي سفينة أن تبدأ بالإبحار إذا لم تكن مزودة بشهادة الملاحة.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> بومعزة عودة ، النظام القانوني للسفينة ، دراسة في إطار القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص العقود و المسؤولية ، جامعة بن عكنون ، الجزائر، 2002-2003، ص 35..

<sup>2</sup> عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، المرجع السابق ، ص 76.

<sup>3</sup> المادة 190 من ق ب ج

تضيف الفقرة الثانية من المادة 189 من ق ب ج "أن الشهادات المخصصة للسفينة حسب نوع الملاحة التي تقوم بها السفينة هي:

أ/ شهادة الجنسية، ب/ دفتر البحارة، ج/ رخصة أو بطاقة المرور"  
فيما يخص:

أ/شهادة الجنسية: فهذه الأخيرة تعتبر رابطة قانونية بين الشخص و الدولة ، ولا تمنح عادة إلا للشخص الطبيعي أو الاعتباري<sup>1</sup>، فلا تمنح للأموال ، بيد أنه لما كانت السفن و الطائرات تتمتع بطبيعة خاصة نتيجة سهولة انتقالها من إقليم إلى آخر ، ووجودها إما في أعالي البحار أو في الفضاء الجوي حيث لا سيادة لدولة ما ، فإنه أمسى من الضروري أن تحمل السفينة جنسية دولة معينة تتمتع بحمايتها و ليسهل تحديد القانون الذي يتعين تطبيقه على ما يحدث عليها من وقائع قانونية ، لذا أجمعت الدول على منح الجنسية لسفنها ، وتسير السفن تحت علم الدولة التي تمنحها جنسيتها ، فإذا لم تكن للسفينة جنسية ما اعتبرت قرصانا أي عدوا مشتركا لجميع الدول.<sup>2</sup>

فشهادة الجنسية تمنح من طرف السلطة الإدارية البحرية المختصة لمكان تسجيل السفينة،<sup>3</sup> إذ يدرج على شهادة الجنسية اسم و نوع و مواصفات السفينة الرئيسية واسم صاحبها و تجهزها و مكان تسجيلها و كذلك جميع المعلومات المبينة على سجل قيد السفينة الواردة في المادة 35 من ق ب ج<sup>4</sup>

ب/ دفتر البحارة:<sup>5</sup> هو شهادة الملاحة المسلمة للسفن التي تقوم بأعمال ملاحية بحرية مهنية و التي يكون طاقمها مؤلفا من رجال البحر،<sup>1</sup> أما السفن التي يجب أن تكون مزودة بدفتر

<sup>1</sup> عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، المرجع السابق ، ص 67.

<sup>2</sup> محمد سمير الشرقاوي، محمد القليوبي، المرجع السابق ، ص 54.

<sup>3</sup> المادة 29 من ق ب ج.

<sup>4</sup> المادة 30 من ق ب ج.

<sup>5</sup> العبارة الصحيحة هي دفتر الطاقم le rôle d'équipage.

البحارة على متنها هي السفن المخصصة للملاحة التجارية و الملاحة المساعدة و ملاحة الصيد، وسفن النزهة الموجودين على متنها رجال البحر.<sup>2</sup>

ج/ رخصة أو بطاقة المرور: هي شهادة ملاحة ممنوحة إلى السفن التي تقوم بالملاحة البحرية الاتفاقية و المعينة خصيصا لمصلحة عمومية، باستثناء السفن الحربية التابعة للبحرية الوطنية.<sup>3</sup>

فالغاية المرجوة من شهادات الملاحة هو السماح للسفينة بالقيام بأعمال الملاحة البحرية المعينة لها، و كذلك إيضاح هوية السفينة و مالكها و أفراد و كذلك نوع و صنف الملاحة الممارسة، و التحقق من شروط استخدام الطاقم و من نوع و مدة الخدمات التي يمارسها الطاقم على متن السفينة و تواريخ الإنزال و التحميل وكذلك الأعمال التي يقوم بها كل بحار و التي يجب أن تذكر فيها أيضا من طرف السلطة الإدارية البحرية ، و تكون البيانات المدرجة في شهادة الملاحة قوة ثبوتية أمام القضاء.<sup>4</sup>

فشهادات الملاحة يجب أن تقدم عند كل طلب إلى السلطة الإدارية البحرية و أعوان المراقبة في البحر أو في الميناء ، ويجب أيضا أن يؤشر عليها من طرف السلطة الإدارية البحرية عند كل محطة توقف .<sup>5</sup>

تضيف المادة 197 من ق ب ج " أن مدة شهادة الملاحة المسلمة من طرف السلطة الإدارية البحرية عند تجهيز السفينة هي سنة واحدة(1) و يجب تجديدها عند انتهائها، باستثناء رخصة الملاحة المسلمة إلى السفن المعينة لملاحة الإرتفاق<sup>6</sup>."

<sup>1</sup> المادة 191 من ق ب ج.

<sup>2</sup> المادة 192 من ق ب ج.

<sup>3</sup> المادة 193 من ق ب ج.

<sup>4</sup> المادة 195 من ق ب ج.

<sup>5</sup> المادة 196 من ق ب ج.

<sup>6</sup> ملاحة الإرتفاق هي الملاحة الممارسة في البحر والموانئ بواسطة السفن المخصصة فقط لمصلحة عمومية كتنقل النفط ، أو الموارد و المؤونة التي تحتاجها القطاعات العسكرية.

كذلك يتعين على السفن أن تحمل على متنها ، بالإضافة للوثائق السالفة الذكر الوثائق التالية : أ/ شهادة الحمولة ، شهادة رتبة السفينة أو شهادة الصلاحية للملاحة ، ب/ شهادة الأمن فيما يخص السفن التي تنقل أكثر من 12 مسافرا، ج/ الشهادات النظامية للمعاينات المفروضة ،د/ دفتر السفينة ،هـ/ يوميات الماكينة والراديو، و/ الوثائق الجمركية و الصحية ، ز/ جميع الوثائق الأخرى المقررة بموجب الأنظمة .<sup>1</sup>

### الفقرة الثانية: شهادات السلامة

يجب على كل سفينة تقوم برحلات بحرية أن تكون مزودة برخص و شهادات السلامة فيما يتعلق ب: سلامة السفن الخاصة بنقل المسافرين، بناء السفن، معدات التجهيز و أجهزة المواصلات الهاتفية اللاسلكية لسفن الحمولة.<sup>2</sup>

كما يمكن إعفاء ربابنة السفن إستثناء من إحدى شهادات السلامة، شريطة التقيد بشروط السلامة الكافية خلال الرحلة التي تقوم بها، و تسلم شهادة الإعفاء من طرف السلطة الإدارية البحرية لميناء التسجيل بناء على الرأي الموافق و الصادر من اللجنة المحلية للتفتيش.<sup>3</sup>

فيما يخص مدة صلاحية شهادة السلامة الخاصة بسفن نقل المسافرين هي سنة (1) واحدة.<sup>4</sup>

فإذا كانت سفن نقل الركاب غير موجودة في ميناء التسجيل ، يمكن تمديد صلاحية الشهادات بالجزائر من طرف السلطة الإدارية البحرية و في الخارج ، من طرف السلطة القنصلية الجزائرية، ولا يمنح هذا التمديد بطلب من مالك السفينة أو تجهزها أو ممثله إلا للسماح للسفينة بإتمام صلاحية رحلتها، و يجب ألا تتجاوز المدة في أي حال من الأحوال

<sup>1</sup> المادة 200 من ق ب ج .

<sup>2</sup> المادة 246 من ق ب ج .

<sup>3</sup> المادة 247 من ق ب ج .

<sup>4</sup> المادة 03/ 248 من ق ب ج .

خمس (5) أشهر<sup>1</sup>، ولا يحق لسفن نقل الركاب المستفيدة من تمديد لصلاحيات شهادات السلامة، عند وصولها لميناء التسجيل أو الميناء الذي يجب أن تعين فيه ، أن تغادر هذا الميناء بمقتضى هذا التمديد، إلا بعد حصولها على الشهادات الجديدة المطابقة .<sup>2</sup>

بالنسبة للغة المحررة لشهادات السلامة هي اللغة العربية و اللغة الفرنسية<sup>3</sup>، و تلصق شهادات السلامة على متن السفن أو صور مطابقة للأصل و بمكان ظاهر و سهل الوصول حتى تكون هناك شفافية في عملية النقل البحري، إذ يسود المسافرين في هذه الحالة نوع من الطمأنينة خلال رحلتهم البحرية.<sup>4</sup>

الريان بصفته ممثلا و تابعا للمجهز على متن السفينة، فيجب عليه أن يسهر على أن تكون الوثائق المطلوبة و المتعلقة بالسفينة و طاقمها و مسافريها و حمولتها موجودة على متن السفينة .<sup>5</sup>

هذا وقد قرر المشرع البحري عقوبات جزائية في الفقرة الخاصة بالجنايات البحرية و المتعلقة بالمساس بأمن الملاحة البحرية بعقوبة ضد كل مجهز أو مالك سفينة أو ريان يبهر سفينته أو يحاول إبحارها و قد انقضت صلاحية سند أمنها أو سحب منه أو أوقف العمل به بالحبس من شهرين (2) إلى سنتين (2) و بغرامة مالية من 20000 دج إلى 150000 دج،<sup>6</sup> و هذا كله حماية للأشخاص و الممتلكات الموجودة على متن السفينة.

<sup>1</sup> المادة 251 من ق ب ج .

<sup>2</sup> المادة 253 من ق ب ج

<sup>3</sup> المادة 253 / 02 من ق ب ج .

<sup>4</sup> المادة 254 من ق ب ج .

<sup>5</sup> المادة 594 من ق ب ج .

<sup>6</sup> المادة 479 من ق ب ج .



## الفرع الثاني: الخدمات الصحية على متن سفن نقل المسافرين

من بين الآليات المعمول بها في تكريس فكرة ضمان سلامة المسافر بحرا على مستوى السفن أثناء الرحلة البحرية هو وجوب أن تكون خدمة طبية وصحية لكل من أفراد الطاقم البحري أو الركاب، ما دام أن السفينة تبقى في البحر لمدة طويلة، و بالتالي في حالة وجود مرض أصاب أحد المسافرين لابد هنا أن يتلقى علاجاً ، لذلك تتطلب القواعد ضرورة تزويد السفينة بالأدوية و تعيين شخص يتولى الخدمة الصحية للسفن ، كما يتطلب أحيانا أن تكون السفينة مزودة بمستشفى دائم لعزل المريض فيها .<sup>1</sup>

إذ يجب أن تتوفر السفينة على تجهيز طبي ، مما يشمل الأدوات و الأجهزة الطبية من جهة و الأدوية من جهة أخرى ، كما أن نطاق تجهيز السفينة طبيًا يختلف بحسب طبيعة الرحلة و عدد الأشخاص المرخص لها بحملهم ، فعن طبيعة الرحلة يتعين أخذ في الاعتبار مدى ابتعاد السفينة عن اليابسة في ملاحتها البحرية ، فالوحدات العاملة في داخل الموانئ أو في حدودها أو تلك التي تقوم بملاحة محدودة في نطاق معين قد يكفي فيها توافر وسائل الإسعافات الأولية تقديراً لإمكانية العودة إلى اليابسة بسرعة ، أو توافر تجهيز طبي محدود ، أما السفن التي تقوم بملاحة أعالي البحار أو بملاحة ساحلية فهذه يجب أن يتسع نطاق التجهيز الطبي فيها نظراً لابتعادها عن اليابسة في رحلتها البحرية و ضرورة تأمين وسائل العلاج الطبي على متنها .<sup>2</sup>

في نفس السياق لا يكفي توافر سفينة نقل الركاب على الأجهزة و المعدات الطبية في السفن، و إنما يلزم اتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة عليها حتى تكون دائماً قابلة للاستعمالي عند الحاجة إليها .<sup>3</sup>

<sup>1</sup> مدحت عباس خلوصي، السفينة و القانون البحري ، الشهابي للطباعة و النشر ، مصر، 1993، ص 299.

<sup>2</sup> هاني دويدار ، النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل و خاصة النقل البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، 2002، ص 106.

<sup>3</sup> هاني دويدار ، النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل و خاصة النقل البحري ، المرجع السابق ، ص 107.

فحتى تتولى الأجهزة المختصة بالرقابة و التفتيش على السفن فيما يتعلق بالأحكام الخاصة بالخدمة الطبية و الصحية على السفن ، وبغية التأكد من حمل للسفن للشهادة الصحية ، تقوم لجان الرقابة و التفتيش بمطالبة ريان السفينة بتقديم هذه الشهادة في أي وقت للتأكد من سلامة السفينة و من عليها ، و كذلك الاحتراز من انتشار بعض الأمراض التي تنتقل عن طريق السفن ، فإذا لم توجد هذه الشهادة يمكن للإدارة المختصة وقف الرحلة البحرية أو منع السفينة الأجنبية من الرسو<sup>1</sup> ، فقد تصادف الرحلة انتشار وباء بين الأشخاص الموجودين على متن السفينة ، و يغشى معه انتشار العدوى بالسماح لهم بالنزول من السفينة عند وصولها و إحداث الكارثة في مكان الوصول، لذا يوجب العرف الدولي رفع علم أصفر خاص على سوارى السفينة متعارف عليه دوليا و إبلاغ السلطات المختصة بواسطة الاتصال اللاسلكي ، وعلى الريان عدم السماح بنزول الأشخاص الموجودين على متن السفينة ، و بالتالي تستطيع السلطات المختصة باتخاذ إجراءات الحجر الصحي ، و توفير الخدمات الطبية اللازمة لعلاج الأشخاص المصابين،<sup>2</sup> و الحدّ من الأزمة ، مثل ما حدث مؤخرا بعد انتشار وباء إنفلونزا الخنازير ، مما جعل المطارات و الموانئ كلها مجنّدة للحدّ من الأزمة ووقف انتشاره.

فالسلامة الصحية للركاب و الطاقم ، لها أثر كبير على نجاح الرحلة البحرية ، فضعف الأشخاص على متن السفينة و انتشار الأمراض بينهم له أثر سلبي ، بحيث قد يكون من شأن ذلك منع السفينة من الرسو.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> بن عيسى حياة ، أمن المنشآت المينائية و السفن في ظل القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية ، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ، جامعة أبو بكر بلقايد ، تلمسان ، السنة الجامعية 2014، 2015 ، ص 53.

<sup>2</sup> هاني دويدار ، النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل و خاصة النقل البحري ، المرجع السابق ، ص 115، مدحت خلوصي ، المرجع السابق ، ص 317.

<sup>3</sup> بن عيسى حياة ، المرجع السابق ، ص 54.

## الفرع الثالث : الجهات المسؤولة عن رقابة سفن نقل المسافرين و سلامة الملاحة

## البحرية

لما كانت السفن وهي تجوب البحار و المحيطات قد تتعرض لمخاطر ضخمة قد تؤدي بها و بمن عليها ، و لما كانت المحافظة على سلامة الأرواح البشرية من صلاحية وظيفة الدولة بلا منازع ، لذا حرصت الدول المختلفة على فرض الرقابة على سفنها ، و التثبيت من توافر الشروط التي تكفل سلامتها قبل القيام بالرحلة البحرية .<sup>1</sup>

فمادام أن الدول تحرص عند تسجيلها للسفن في تكريس الرقابة الأولية، و هذا عندما تقوم بتحرير مختلف الشهادات و الأوراق سواء شهادات الاستغلال أو الملاحة، فإنها في المقابل تقوم بعملية رقابة تقنية تمس جميع الجوانب التقنية للسفينة و كذلك رقابة تمس مدى توفر سفينة نقل المسافرين على طواقم مؤهلة لملاحة و قيادة السفن ، هذا فيما يتعلق برقابة دولة العلم لكن عندما تكون الأخيرة لا تحترم المعايير الدولية المعمول بها في السلامة البحرية، هنا تتدخل دولة الميناء مجبرة على فرض رقابتها على السفن التي تدخل موانئها و ذلك بهدف ضمان احترام معايير السلامة و التي من شأنها حماية المسافرين بحرا .

كل هذه النقاط أكدتها المادة 94 من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار سولاس المبرمة في لندن بتاريخ 01 نوفمبر 1974 صراحة على "1/ أنه تمارس كل دولة ممارسة فعلية ولايتها و رقابتها في الشؤون الإدارية و التقنية و الاجتماعية على السفن التي ترفع علمها،

2/ و على كل دولة بوجه خاص: أ/ أن تمسك سجلا للسفن يتضمن أسماء السفن التي ترفع علمها و صفاتها الخاصة، ما عدا السفن التي لا تنطبق عليها بسبب صغر حجمها للأنظمة الدولية المقبولة عموما،

<sup>1</sup> محمد سمير الشرقاوي، محمد القليوبي، المرجع السابق ، ص 69.

ب/ وأن تضطلع بالولاية بموجب قانونها الداخلي على كل سفينة ترفع علمها و على ربانها و ضباطها و أفراد طاقمها، في صدد المسائل الإدارية و التقنية و الاجتماعية المتعلقة بالسفينة،

3/ تتخذ كل دولة ، بالنسبة إلى السفن التي ترفع علمها ، ما يلزم من التدابير لتأمين السلامة في البحار و ذلك فيما يتعلق بعدة أمور منها :

أ/ بناء السفن و معداتها و صلاحيتها للإبحار،

ب/ تكوين طواقم السفن ، و شروط العمل الخاصة بهم، و تدريبهم ، آخذة في الاعتبار الصكوك الدولية المنطبقة،

ج/ استخدام الإشارات و المحافظة على الاتصالات و منع المصادمات ،

4/ تتضمن هذه التدابير ما يكون ضروريا لتأمين :

أ/ أن تخضع كل سفينة قبل التسجيل و على فترات متناسبة بعد ذلك، للتفتيش من طرف مفتش سفن مؤهل و أن تحصل السفينة على الخرائط و المنشورات الملاحية و من أدوات و أجهزة الملاحة ما يكون ملائما لسلامة ملاحتها،

ب/ أن تكون كل سفينة في عهدة ربان و ضباط تتوافر فيهم المؤهلات المناسبة، و بوجه خاص في مجالات قيادة السفن و الملاحة و الاتصالات و الهندسة البحرية، و أن يكون طاقم السفينة مناسباً من حيث المؤهلات و العدد لنوع السفينة و حجمها و آلاتها و معداتها،

ج/ أن يكون الربان و الضباط ، و إلى المدى المناسب أفراد طاقم السفينة ، على دراية تامة بالأنظمة الدولية المنطبقة فيما يتعلق بسلامة الأرواح في البحار ، ومنع المصادمات و منع التلوث البحري و خفضه و السيطرة عليه، و المحافظة على الاتصالات بواسطة الراديو و

أن يكونوا مطالبين بمراعاة تلك الانظمة ،

5/ تكون كل دولة عند إتخاذ التدابير التي تدعو إليها الفقرتين الثالثة و الرابعة مطابقة بأن تمتثل للأنظمة و الإجراءات و الممارسات الدولية المقبولة عموما و بأن تتخذ أية خطوات قد تكون لازمة لضمان مراعاتها،

6/ يجوز لدولة لها أسباب واضحة للإعتقاد بأن الولاية و الرقابة الصحيحتين لم تمارسا فيما يتعلق بسفينة ما أن تقدم تقريرا بهذه الوقائع إلى دولة العلم ، و تتولى دولة العلم عند إستلام هذا التقرير التحقيق في المسألة و تتخذ إذا رأت ذلك مناسبا ، أي إجراء ضروري لمعالجة الحالة،

7/ تأمر كل دولة بتحقيق ، يجرى على يد شخص أو أشخاص من أصحاب المؤهلات المناسبة أو أمامهم ، في كل حادث بحري أو حادثة ملاحية في أعالي البحار ، يكون للسفينة التي ترفع الدولة شأن بها و تتجم عنها خسارة في الأرواح أو إصابات خطيرة تلحق برعايا دولة أخرى أو أضرار خطيرة تلحق بسفن أو منشآت تابعة لدولة أخرى ، أو بالبيئة البحرية ، و تتعاون دولة العلم و الدولة الأخرى في أي تحقيق تجريه تلك الدولة الأخرى في أي حادث بحري أو حادثة ملاحية من هذا النوع "1.

#### الفقرة الأولى: رقابة دولة العلم على سفن نقل المسافرين

دولة العلم هي الجهة التي تقوم بالرقابة والهيمنة على السفن التي ترفع علمها للتأكد من أنها تستوفي كل معايير السلامة التي تطبقها دولة العلم و بتوفر هذا المعايير تمنح لها شهادة متطلبات معايير السلامة ، و لقد كرس المشرع الجزائري هذا المفهوم بموجب القانون البحري و المرسوم التنفيذي رقم 02-149 المؤرخ في 09 ماي 2002 الذي يحدد قواعد تفتيش السفن<sup>2</sup>، بنصه صراحة في المادة 02 الفقرة الأولى " بأنه تخضع كل سفينة رافعة للعلم الجزائري لمعاينات بعنوان رقابة الدولة صاحبة العلم".

<sup>1</sup>ميراد إبراهيم، المرجع السابق ، ص 35 و مايليها

<sup>2</sup> المرسوم التنفيذي رقم 02-149 المؤرخ في 09 ماي 2002 الذي يحدد قواعد تفتيش السفن ، ج ر رقم 33 المؤرخة في 12 ماي 2002.

وبغية تكريس رقابة فعالة من طرف دولة العلم لتفادي وقوع حوادث بحرية، لا بد أن يكون هناك تفتيش للسفن في معاينات لجوانب التجهيز و أجهزة الأمن و تأهيل الطاقم و النظافة و صلاحية الإقامة على متن السفينة.<sup>1</sup>

وبالتالي فإنه يتعين أن تكون هناك رقابة تقنية على سفن نقل المسافرين وضرورة توفر ضوابط خاصة بطاقم السفينة ورجال البحر العاملين على مستوى سفن نقل المسافرين.

### أولا: الرقابة التقنية على سفن نقل المسافرين

لقد أولت المنظمة البحرية الدولية **omi** من خلال عدة اتفاقيات دولية الغرض منها حماية السفن بوجه عام و المسافرين بوجه خاص ، من شأنها وضع قواعد تقنية واجبة التطبيق على السفن البحرية، في مقدمتها اتفاقية سولاس 1974 الخاصة بسلامة الأرواح في البحار، كذلك الاتفاقية الدولية الموقعة في هامبورغ بتاريخ 27 أبريل 1979 الخاصة بالبحث و الإنقاذ في البحر، الإتفاقية الدولية المتعلقة بالاتصالات اللاسلكية البحرية بواسطة الأقمار الصناعية **Immarsat** «الموقعة في لندن بتاريخ 03 سبتمبر 1976 ، الاتفاقية الدولية المتعلقة بالبرنامج الدولي لنظام الأقمار الصناعية المتعلق بالبحث و الإنقاذ في البحر **Cospas/Sarsat** و الموقعة في باريس بتاريخ 01 جويلية 1988<sup>2</sup>، الاتفاقية الدولية لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية الموقعة في روما بتاريخ 10 مارس 1988 و بروتوكولها المعدل لعام 2005 الموقع في لندن بتاريخ 14 أكتوبر 2005<sup>3</sup> ، مذكرة

<sup>1</sup> زين محمد زوم قعييل، دور الجهات المسؤولة عن معاينة السفن و سلامة الملاحة و حماية البيئة البحرية بالتطبيق على الجمهورية اليمنية، رسالة مقدمة للأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري لإستكمال متطلبات منح درجة الماجستير في تكنولوجيا النقل البحري ، تخصص معاينات الهندسة البحرية ، الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري ، الإسكندرية ، مصر ، 2005، ص 58.

<sup>2</sup> زين محمد زوم قعييل، المرجع السابق ، ص 62.

<sup>3</sup> صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 10-272 المؤرخ في 03 نوفمبر 2010 ، ج ر رقم 69 المؤرخة في 14 نوفمبر 2010.

التفاهم حول مراقبة السفن من طرف دولة الميناء في منطقة البحر الأبيض المتوسط الموقعة في مالطا بتاريخ 11 جويلية 1997.<sup>1</sup>

كذلك يوجد الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام المبرمة في 05 أبريل 1966 و التي دخلت حيز التنفيذ في 21 أوت 1968<sup>2</sup> ، حيث نصت المادة 14 منه على " أنه يجب أن تخضع السفن للمعاينات و التفتيشات :

أ- معاينة قبل بدء استخدام السفينة وتتضمن تفتيش كامل على بنائها ومعدات طاها أن السفينة تلتزم بالاتفاقية الحالية.

هذه المعاينة للتأكد عما اذا كانت الترتيبات والمواد والابعاد تطابق اشتراطات الاتفاقية الحالية

ب- معاينة دورية في فترات تقررها الادارة ولا تتجاوز خمس سنوات لغرض التأكد من ان بناء السفينة معدات و تجهيزاتها وموادها وانشاءاتها مطابقة تماما لاشتراطات الاتفاقية الحالية

ج- تفتيش دوري خلال ثلاثة اشهر قبل أو بعد تاريخ منح الشهادة لضمان عدم حدوث تعديلات على جسم او مباني السفينة قد تسبب التأثير على حسابات ايجاد موضع خط الشحن

وكذا ليؤكد صيانة التركيبات والمعدات الآتية بحالة مرضية:

أ/ تقويات حماية الفتحات

ب/ أسوار الوقاية

ج/ فتحات تصريف المياه

د/ وسائل النفاذ إلى عنابر البحارة

<sup>1</sup> صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 2000-58 المؤرخ في 13 مارس 2000 ، ج ر رقم 13 المؤرخة في 15 مارس 2000

<sup>2</sup> صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 2000-448 المؤرخ في 23 ديسمبر 2000، و المتضمن البروتوكول المعدل المبرم بلندن في 11 نوفمبر 1988 و الخاص باتفاقية الدولية لخطوط التحميل 1966، ج ر رقم 03 الصادرة في 10 جانفي 2001.

هـ/ التفتيش الدوري المشار اليه في الفقرة أ ( ج ) من هذه المادة يجب إظهاره على الشهادة الدولية لخطوط الشحن 1966م . أو على شهادة الاعفاء الدولية لخطوط الشحن المنصرفة للسفينة المعفاة بناء على نص الفقرة 2 من المادة 6 من الاتفاقية الحالية"

كذلك نصت الاتفاقية على " أنهتخضع السفن التي تحمل شهادة منصرفه لها وفقا لنص المادة 16 أو 17 عندما تكون في الموانئ التابعة لحكومات متعاقدة أخرى لرقابة الضباط المرخص لهم من هذه الحكومات وتتأكد الحكومات المتعاقدة من أن هذه الرقابة تمارس للحد المعقول والعملي لغرض التحقق أنها تحمل شهادة نافذة المفعول وفقا للاتفاقية الحالية.

وإذا كانت السفينة تحمل شهادة خط شحن دولية سارية المفعول فان هذه الرقابة تتحدد في الاغراض التالية:

أ- لم يتجاوز شحن السفينة الحدّ المسموح به في الشهادة.

ب- مطابقة موضع خط الشحن لما هو وارد بالشهادة.

ج- لم يحدث تغيير مادي في السفينة بالنسبة للأمر الوارد ذكرها في الفقرة 3 أ من المادة 19 وهي أن السفينة اتضح بجلاء عدم صلاحيتها للإبحار دون تعريض الأرواح البشرية للخطر.

إذا كان على السفينة شهادة اعفاء لخط الشحن الدولية سارية المفعول فيكون الغرض من الرقابة في حدود تقرير ما إذا كانت الاشتراطات المدونة في هذه الشهادة مطابقة.

إذا أدت هذه الرقابة وفقا للفقرة ( 1- ج ) من هذه المادة ، فانه يجب أن تؤدي فقط للحد الذي يرجى أنه ضروري للتأكد من أن السفينة سوف لا تبحر الا اذا اصبحت قادرة على الاقلاع إلى البحر بدون أدنى خطورة على الركاب أو أفراد الطاقم.

في حالة ما اذا نتج عن المراقبة المنصوص عنها في هذه المادة ما يدعو للتدخل بأي شكل فعلي، فعلى الضابط القائم بهذه العملية إخطار القنصل أو الممثل الدبلوماسي للدولة



التي ترفع السفينة علمها فورا بهذا القرار وكذلك بجميع الحالات التي توجب ضرورة التدخل".<sup>1</sup>

يتضح من هذه المادة أن تفتيش السفن يكون من طرف ضباط مؤهلين ، حتى وهي متواجدة في موانئ دول أخرى متعاقدة ، و يهدف هذا التفتيش إلى التحقق من أن السفينة غير محملة بما يتعدى الحد المسموح به في الشهادة و أن وضع خط الشحن فيها مطابق لما هو محدد بموجب شهادتها أيضا.<sup>2</sup>

لعل أهم إنجاز حققته المنظمة من خلال مؤتمرها لعام 2002 ، إقرارها للمدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية Code Isps<sup>3</sup>، و الذي يهدف أساسا إلى ضمان التأمين التام لسلامة السفن و الموانئ و الملاحة البحرية ضد كل الأخطار المحتمل حدوثها ، وكذا ماهي المقاييس الواجب اتخاذها في مواجهة كل حالة على حدة .<sup>4</sup>

المشروع الجزائري تطرق لمسألة التفتيش الخاص بسلامة السفن في المواد 228 إلى 234 من ق ب ج حيث نصت المادة 228 على مايلي " على أنه يجب أن تخضع كل سفينة لتفتيشات و معاينات تسمى " تفتيش الوضع في الخدمة " أو " التفتيش الدوري " أو التفتيشات الإضافية عند الاقتضاء" وقد فصل المرسوم التنفيذي رقم 02-149 السالف الذكر إلى أنواع التفتيشات و المعاينات والذي نص صراحة على " أنه تخضع السفن التجارية الرافعة للعلم الجزائري لمعاينات و عمليات التفتيش المتمثلة في المعاينة الأولية و/أو معاينة الوضع في

<sup>1</sup>المادة 21 من الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

<sup>2</sup> مخلوف سامية ، رقابة الدولة على السفن ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون ، فرع قانون النشاطات البحرية و الساحلية ، جامعة مولود معمري ، تيزي وزو، 2015، ص 48

<sup>3</sup>The International Ship and Port Facility Security Code

<sup>4</sup>رزاة لخضر، المرجع السابق ، ص 129.

الخدمة ، المعاينة السنوية ، المعاينة الوسيطة، المعاينة الدورية ، معاينة التجديد، المعاينة الإضافية، تفتيش الوجه الخارجي لقرع السفينة.<sup>1</sup>

أ/المعاينة الأولية هي " التي تتم قبل وضع السفينة في الخدمة على تفتيش كامل مع إجراء تجارب على البنية و الماكينات و معدات التجهيز إن إقتضى الأمر ذلك للتأكد من أنها تستجيب للأحكام المتعلقة بالشهادة الخاصة ، و أن البنية و الماكينات و معدات التجهيز تلائم الخدمة التي سخرت السفينة من أجلها ، و تتضمن المعاينة الأولية ما يأتي :أ/ فحص المخططات و البيانات و خصوصيات السفينة و الحسابات و غيرها من الوثائق التقنية للتأكد من أن البنية و الماكينات و معدات التجهيز تستجيب للأحكام المتعلقة بالشهادة الخاصة،

ب/ تفتيش البنية و الماكينات و معدات التجهيز للتحقق من أن المواد و العينات و البناء و التهيئات حسبما هو متفق عليه مطابقة للمخططات و البيانات و خصوصيات السفينة و الحسابات و غيرها من الوثائق التقنية المصادق عليها و أن تنفيذ الأشغال و التركيب مرضية على كل وجه،

ج/ فحص الشهادات و السجلات و كتيبات الاستغلال وغيرها من الوثائق و التعليمات المبينة في الأحكام المتعلقة بالشهادة الخاصة للتأكد من أنها توجد على متن السفينة.<sup>2</sup>

ب/ المعاينة السنوية: "هي المعاينة التي تسمح للإدارة بالتأكد من الحفاظ على حالة السفينة و ماكيناتها و معدات تجهيزها، و بصفة عامة يجب أن تخص المعاينة السنوية ما يأتي : أ/ فحص الشهادات و فحص بصري كاف للسفينة و فحص معدات تجهيزها و إجراء بعض التجارب التي من شأنها أن تؤكد الحفاظ عليها في حالة جيدة،

<sup>1</sup> المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 02-149.

<sup>2</sup> المادة 04 من نفس المرسوم.

ب/ تشمل أيضا فحص بصري يسمح بالتأكد من عدم إدخال أي تعديل غير مصادق عليه على السفينة أو على معدات تجهيزها،

ج/ إذا كان الحفاظ على السفينة أو معدات تجهيزها ينطوي على أدنى شك، ينبغي إجراء كل الفحوص و التجارب الإضافية الضرورية.<sup>1</sup>

3/ **المعاينة الوسيطة:** "هي التي تشتمل على العناصر المذكورة في الشهادة الخاصة للتأكد من أنها في حالة مرضية و تلائم الخدمة التي سخرت السفينة من أجلها"<sup>2</sup>.

ج/ **المعاينة الدورية:** "تشتمل على تفتيش مع إجراء تجارب على معدات التجهيز و التأكد من أنها تستجيب للأحكام المتعلقة بالشهادة الخاصة و التأكد كذلك من السجلات و الكتيبات و غيرها من التعليمات و الوثائق الموجودة على متن السفينة"<sup>3</sup>.

د/ **معاينة التجديد:** "هي الأخرى الغرض منها التأكد أن الشهادات و الوثائق موجودة على متن السفينة"<sup>4</sup>

هـ/ **المعاينة الإضافية:** "الغرض منها التأكد من أن التصليلات و الترميمات المحتملة قد تمت بالفعل و أن السفينة و معدات تجهيزها تلائم الخدمة التي سخرت السفينة من أجلها"<sup>5</sup>

و/ **تفتيش الوجه الخارجي لقر السفينة:** " هنا يكون التفتيش عندما تكون السفينة في حوض جاف ، غير أنه يمكن القيام بعملية تفتيش واحد بدلا من عمليتي تفتيش اثنتين عندما تكون السفينة عائمة، و ينبغي أن تولي السفن التي يبلغ سنها 15 سنة أو أكثر اهتماما خاصا قبل القيام بتفتيشها و هي عائمة ، و لا ينبغي القيام بعمليات تفتيش السفن و هي

<sup>1</sup> المادة 05 من المرسوم التنفيذي رقم 02-149

<sup>2</sup> المادة 06 من نفس المرسوم.

<sup>3</sup> المادة 07 من نفس المرسوم.

<sup>4</sup> المادة 08 من نفس المرسوم.

<sup>5</sup> المادة 09 من نفس المرسوم.

عائمة إلا إذا كانت الظروف مرضية وتتوفر على أجهزة ملائمة و على المستخدمين تلقوا تكويننا مناسباً.<sup>1</sup>

طبقاً للمادة 12 من المرسوم التنفيذي رقم 02-149 المذكور أعلاه أنه يمكن لشركات التصنيف أن تقوم بمعاينات التفتيش و الخاصة بالمعاينة الأولية، المعاينة الوسيطة، المعاينة الإضافية و التفتيش الوجه الخارجي لقرع السفينة ، و بالتالي تلعب شركات التصنيف في وقتنا هذا دور ريادي في منع حدوث الحوادث البحرية ،فهي منظمات تخول من قبل دولة العلم للإشراف على بناء وتصميم السفن التي تبحر تحت علم تلك الدولة وفقاً للقواعد الخاصة بهيئة التصنيف ويتوافق مع متطلبات تلك الدولة والاتفاقيات الموقعة من قبلها.<sup>2</sup> فيكون إشراف الهيئة محددًا حسب تخويل الدولة حيث يكون الإشراف كلياً أو جزئياً والإشراف يعني:

- تقوم هيئة التصنيف بدراسة مخططات السفينة وتصميمها قبل المباشرة بعمليات البناء.
- تتولى الهيئة دراسة واختبار النموذج المصغر للسفينة.
- تتولى إعداد كافة الحسابات الخاصة بالسفينة.
- تتأكد من تطبيق متطلبات الاتفاقيات الدولية البحرية التي تخضع لها السفينة.
- تحديد مواصفات المعادن والمواد التي ستستخدم في بناء السفينة.<sup>3</sup>
- متابعة مراحل البناء وإجراء التصحيحات اللازمة أو إجراء أي تغيير طارئ خلال مرحلة البناء.
- إجراء كافة الفحوصات اللازمة للسفينة في الحوض الجاف واختبارها واختبار معداتها في الرحلة البحرية التجريبية.

<sup>1</sup>المادة 10 من المرسوم التنفيذي رقم 02-149

<sup>2</sup>زين محمد زوم قعييل، المرجع السابق ، ص 92.

<sup>3</sup>DimitriosNassios , La chaine de responsabilité de la sécurité maritime, Mémoire présenté à la faculté des études supérieures en vue de l'obtention du grade de maitre en droit, Université de Montréal , canada ,2002, p 48.

- إصدار كافة الشهادات التجارية للسفينة، وحسب نوع التحويل، عدا الشهادات التي لا يجوز إصدارها إلى من قبِل دولة العلم.

- إجراء الفحوصات السنوية والدورية والخاصة والوسطية وفحوصات الحوض الجاف ما دام تحويل دولة العلم للهيئة سارياً.<sup>1</sup>

- دراسة وتعديل نظام الإدارة الآمنة للسفينة وللشركة المشغلة للسفينة.

- تقديم الإيضاحات والاحتجاجات إلى الجهات تعتقد بوجود خطأ أو نقص معين في السفينة في أحد الفقرات التي أنجزت بإشراف هيئة التصنيف.<sup>2</sup>

وهيئة التصنيف قد تكون منظمة قائمة بذاتها وتمتلك معيار تصنيف شامل لكافة فقرات السفينة أو يكون لها معيار تصنيف محدد بفقرات خاصة في السفينة أو يكون شخص مخول يعمل وفق معيار تصنيف تعترف به المنظمة البحرية الدولية.

و يمكن تقسيم هيئات التصنيف إلى قسمين:

#### أ/هيئات تصنيف معترف بها:

فهي هيئات مسجلة لدى المنظمة البحرية الدولية ولها تمثيل رسمي في اجتماعات المنظمة ويكون هذا التمثيل من الهيئة نفسها أو من قبِل ممثل واحد لمجموعة هيئات تصنيف وعدد الهيئات المسجلة حالياً في المنظمة (106) هيئة تقريباً بحسب الموقع الرسمي للمنظمة (GISIS).

#### ب/هيئات تصنيف غير معترف بها:

هي هيئات غير مسجلة في المنظمة البحرية الدولية وتمثل مكاتب فحص تعمل في حدود دولة واحدة أو حوض بناء سفن في دولة معينة وتمارس صلاحياتها بتحويل من السلطة

<sup>1</sup>DimitriosNassios ,op.cit, p 48.

<sup>2</sup>هيئات تصنيف السفن و المتطلبات العالمية، متوفر على مستوى الموقع الإلكتروني تاريخ زيارة الموقع، 2017 /05/09 <https://www.azzaman.com/?p=68531>

البحرية لتلك الدولة وغالباً ما تؤدي واجباتها على السفن التي تخضع لمتطلبات خاصة بتلك الدولة.

وفي حال اشتغال تلك السفن برحلات دولية فإن القبول بشهاداتها يكون بتفاهم بين دولة السفينة ودولة الميناء المقصود.

وقد يكون معيار هذه الهيئات دون مستوى الاتفاقيات البحرية الدولية ويشتمل على فقرات خاصة بالسفن التي تبحر في مناطق محددة.<sup>1</sup>

في نفس السياق يوجد اتحاد دولي متخصص يسمى الاتحاد الدولي لهيئات التصنيف (IACS) إذ هو اتحاد يضم (10) هيئات تصنيف بحرية تعمل بمعيار تصنيف موحد تقريباً وتتعاون هذه الهيئات فيما بينها بتبادل المعلومات والتطوير وإدارة المعاهد التدريبية التابعة للاتحاد وفق مذكرات تفاهم فيما بينها.

وتمثل هذه الهيئات نخبة هيئات التصنيف في المنظمة البحرية الدولية حيث لها دور في إدخال التعديلات على الاتفاقيات الدولية البحرية ودراسة القرارات الصادرة عن المنظمة البحرية بتحويل قسم من هذه بالإشراف على متطلبات خاصة بالمنظمة البحرية الدولية ومثال ذلك:

- إدخال تعديلات على اتفاقية منع التلوث الزيتي (MARPOL 78) بمقتراح من هيئة التصنيف اليابانية (NKK) وافقت عليه الدول الأعضاء في الاتفاقية.

بالنسبة للعوامل المؤثرة على اختيار هيئة التصنيف هنالك عدة عوامل يجب أن تأخذها دولة علم السفينة بالحسبان قبل تحويل أي هيئة تصنيف وأهم تلك العوامل:

- **تاريخ هيئة التصنيف:** هو مستوى أداء هيئة التصنيف وسجل نجاحها وعدد حالات الفشل التي واجهتها خلال مسيرتها مع الأخذ بنظر الاعتبار طول عمر الهيئة.

<sup>1</sup> هيئات تصنيف السفن و المتطلبات العالمية، الموقع الإلكتروني السابق.

- **عمر هيئة التصنيف:** من البديهي أن تكون الهيئة أقدم ذات خبرة أكثر في عمليات فحص ومعاينة السفن وإصدار وترتيب وثائقها ومعظم الهيئات الأولى وضعت لمسات كبيرة على الاتفاقيات البحرية الدولية وتعديلاتها إن لم تكن شاركت فعلاً في تشريع وصياغة تلك الاتفاقيات.

- **علاقة الهيئة بالمنظمة البحرية:** من الأفضل إن لم يكن من الواجب اختيار هيئة تصنيف معترف بها في المنظمة البحرية الدولية وتتمتع بحضور مميز في المنظمة من خلال المشاركة في الاجتماعات والندوات والنشاطات الأخرى التي تقيمها المنظمة.

- انتشار الهيئة: تعتبر الهيئة واسعة الانتشار كلما زاد عدد السفن المصنفة من قبلها وازداد عدد مكاتبها وممثليتها حول العالم.<sup>1</sup>

و فيما يخص مسؤولية شركات التصنيف، فإن الاتفاق المبرم بين إدارة دولة العلم و شركات التصنيف يمكن تأسيسه على نظام مسؤولية كامل و متناسق ، كفيل بتوقع كل سوء فهم أو اختلاف بين المفوض و المفوض له ، فالاتفاق يتضمن عادة بنود تحديد الحد الأعلى للإصلاحات الممكنة ، كما يحدد ما إذا كانت المسؤولية تشمل الأضرار المباشرة و الغير مباشرة ، و غالبا ما تشترط هذه الشركات نفي مسؤوليتها إلا في حالة الخطأ الجسيم من طرف الشركة أو أحد موظفيها ، أما عن علاقة شركات التصنيف مع الغير الذين يطلعون على السجل و لم يتعاملوا مع هذه الشركات ، هذه الأخيرة تشير في السجلات بأن المعلومات الممنوحة لا تحمل أي ضمان، لكن المحاكم رغم هذا البند تعطي للغير الحرية في إثبات المسؤولية التقصيرية لهذه الشركات ، فبنود انتفاء المسؤولية ليس لها أي أثر و لا قوة في المسؤولية التقصيرية ، و بالتالي فإن مسؤولية شركات التصنيف اتجاه الغير تتوقف على إثبات الخطأ المرتكب من قبلها .<sup>2</sup>

<sup>1</sup> هيئات تصنيف السفن و المتطلبات العالمية، الموقع الإلكتروني السابق.

<sup>2</sup> مخلوف سامية، المرجع السابق ، ص 52.

## ثانيا: الضوابط الخاصة بطاقم السفينة و رجال البحر

لا تستطيع السفينة أن تجوب البحار بسلام ما لم تتولى مجموعة من الأفراد تسييرها، و يشكل مجموعة العاملين على متن السفينة الطاقم البحري، و يأتي ريان السفينة على رأس الطاقم البحري إذ يخضع البحارة أي أفراد الطاقم البحري لسلطته الرئاسية ، و لا يكون المجهز حرا في اختيار شخص الريان ، إذ يجب عليه مراعاة ما يقضيه القانون من ضرورة توافر مؤهلات معينة فيمن يعين ربانا ، و يجب أن يكون الريان حاملا للشهادة المطلوبة في الربانة، كذلك بالنسبة إلى البحارة ، و هم كل من يتولى تقديم خدمة على السفينة أثناء السفر ، و يرتبط هؤلاء بالمجهز بموجب عقود العمل البحري ، و يجب أن تتوفر فيهم شروط معينة حتى يمكن استخدامهم في العمل البحري.<sup>1</sup>

إذ يجب توافر الشروط القانونية لضباط السفينة و بحارتها و المؤهلات المناسبة و بوجه خاص في مجالات قيادة السفن و الملاحة و الاتصالات و الهندسة البحرية ، و أن يكون طاقم السفينة مناسباً من حيث المؤهلات و العدد لنوع و حجم السفينة و آلتها و معداتها ، و أن يكون الريان و الضباط ، و إلى المدى المناسب أفراد طاقم السفينة على دراية تامة بالقوانين الدولية السارية المفعول و المتعلقة بسلامة الأرواح في البحار و قواعد منع التصادم في البحر والشروط الخاصة بمنع التلوث البحري و خفضه و السيطرة عليه و المحافظة على الاتصالات بواسطة أجهزة الراديو، و أن يلتزمون بمراعاة تلك القوانين.<sup>2</sup>

إذ يجب على الناقل البحري للمسافرين أن يعمل على تدريب الطاقم البحري بشكل جاد و فعال يتم التأكد فيه على كيفية التعامل و التصرف مع المواقف الطارئة كالحرائق و خطط

<sup>1</sup> هاني دويدار ، النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل و خاصة النقل البحري ، المرجع السابق ، ص 83.

<sup>2</sup> سعيد يحيى ، المرجع السابق ، ص 29.



الإنقاذ البحري و ذلك من خلال تجارب عملية على السفينة يسبقها دراسة نظرية و يكون كل ذلك بصفة دائمة و مستمرة<sup>1</sup>.

المشروع الدولي من خلال اتفاقية سولاس 1974 الخاصة بسلامة الأرواح في البحار في المادة 94 منه السالفة الذكر أكد على ضرورة أن يكون تكوين طواقم السفن، و شروط العمل الخاصة بهم، و تدريبهم آخذة في الاعتبار الصكوك الدولية المنطبقة، و أن تكون كل سفينة في عهدة ريان و ضباط تتوفر فيهم المؤهلات المناسبة، و بوجه خاص في مجالات قيادة السفن و الملاحة و الاتصالات و الهندسة البحرية، و أن يكون طاقم السفينة مناسباً من حيث المؤهلات و العدد لنوع السفينة و حجمها و آلاتها و معداتها، و أن يكون الريان و الضباط، و إلى المدى المناسب أفراد طاقم السفينة، على دراية تامة للأنظمة الدولية المنطبقة فيما يتعلق بسلامة الأرواح في البحار، و منع المصادمات ، و منع التلوث البحري و خفضه و السيطرة عليه، و المحافظة على الاتصالات بواسطة الراديو و ان يكونوا مطالبين بمراعاة تلك الأنظمة .

بالتالي المادة 94 من اتفاقية سولاس سحبت الاختصاص في مجال التشريع المتعلق بمؤهلات الريابنة و ضباط السفن و طواقمها ، فليس من وسع الدولة أن تستفرد بوضع منظومة تشريعية لتكوين ضباط الملاحة ما دام أن أي تقصير من طرف أي دولة من شأنه أن يمتد إلى دول أخرى، و من ثم كان من الواجب أن يتكفل المجتمع الدولي في إطار رؤية شاملة و موحدة، و القول بمؤهلات طواقم السفينة لا يعني قدرتهم على قيادة السفينة و التحكم فيها فحسب ، و إنما يمتد أيضا إلى وجوب أن يكون هذا الطاقم على دراية تامة بكل ما تقرر من طرف المجتمع الدولي من اتفاقيات و قرارات، و توصيات و قواعد، فهم ضباط

<sup>1</sup>DimitriosNassios ,op.cit, p 135.

و رجال قانون في آن واحد، يمزجون في معرفتهم بين قواعد الهندسة و الملاحة و بين الأحكام الدولية ذات الصلة.<sup>1</sup>

المشعر البحري الجزائري هو الآخر أولى أهمية خاصة بالشروط الواجب توافرها في البحار في المادة 386 من ق ب ج صراحة " بأن كل شخص يرغب في ممارسة مهنة بحار ، يجب أن تتوفر فيه الشروط المطلوبة، و أن يكون : أ/ ذا جنسية جزائرية، ب/ بالغا الثمانية عشرة من عمره ، ج/ ذا لياقة بدنية ، د/ مؤهلا للقيام بمهمة بحار".

في نفس السياق قامت المنظمة البحرية الدولية لوقت طويل بتحسين الظروف العامة للسلامة البحرية بتركيزها على المعايير التقنية لملاحة لكنها و بالموازاة أشرفت بالتنسيق مع منظمة العمل الدولية (oit) على تبني الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب و الإجازة و الخبرة للملاحين (stcw) المبرمة في لندن بتاريخ 1978/07/07 و التي دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 1984 /04/24<sup>2</sup> و المعدلة عامي 1995 و 2010.

إذ تعد هذه الاتفاقية مرجع كونها أول صك دولي يضع معايير قاعدية لتكوين و تدريب و إجازة البحارة، كما أنها تلزم الدول التي صادقت عليها بضمان وضع معايير إلزامية مفصلة للكفاءة و أحكام إلزامية أخرى ضرورية لضمان خضوع جميع الملاحين لتعليم و تدريب مناسبين و تمتعهم بما يلزم من الخبرات و المهارات و الكفاءات لأداء واجباتهم على نحو يكفل سلامة الأرواح والممتلكات في البحار.<sup>3</sup>

تجيز هذه الاتفاقية لدولة العلم إقرار أساليب تكوين تختلف عن الأساليب التي تضمنتها الاتفاقية شرط معادلتها لهذه الأخيرة و إخبار المنظمة البحرية الدولية بذلك، كما تخول لدولة الميناء سلطة المراقبة من أجل التحقق من كون رجال البحر العاملين على متن السفن التي تلج موانئها متوفرة على شهادات مطابقة للقواعد أو المعايير الدولية، إذ يحق لها

<sup>1</sup> زازة لخضر، المرجع السابق ، ص 131.

<sup>2</sup> صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 88/88 الصادر في 1988/04/26 ج ر رقم 17 لعام 1988.

<sup>3</sup> مخلوف سامية، المرجع السابق ، ص 73.

اتخاذ التدابير الضرورية لمنع السفينة من الإبحار إلى حين انضباطها لمقتضيات الاتفاقية و بالشكل الكافي الذي يستبعد الخطر بما في ذلك السفن غير المسجلة في الدول المتعاقدة.<sup>1</sup> في نفس السياق لقد أظهرت العديد من الدراسات أن الخطأ البشري يمثل 80% من أسباب وقوع الحوادث البحرية و أن 20% تعود لأسباب أخرى ، فالخطأ البشري يعرف على أنه تصرف يقوم به العنصر البشري و يترتب عليه نتائج سلبية مؤثرة على سلامة السفينة مما قد يؤدي إلى خسائر بشرية و مادية أو كلاهما معا ،<sup>2</sup> أو هو كل فعل أو إهمال متعمد أو غير متعمد يؤدي إلى تحقيق الحادثة البحرية ،<sup>3</sup> و تتنوع صور مساهمة العنصر البشري في وقوع الحوادث البحرية إلى صور عديدة منها :

أ/ التدخل العمدي: تتمثل هذه الحالة في ارتكاب الأشخاص لحوادث عمدية سواء كانت من أفراد الطاقم ، كما هو الحال في حالة تفجير أو تهريب مخدرات أو ممنوعات.

ب/ التدخل غير العمدي: و يتمثل في الخطأ كما في حالة الجنوح أو الإهمال في قيادة السفينة من جانب الريان مما ترتب عليه تصادم أو حريق أو انفجار.

ج/ التدخل الطارئ : تتمثل هذه الصرورة من التدخل في حالات الحوادث البحرية و التدخل لإنقاذ الأشخاص و الأموال طبقا لما تفرضه الاتفاقيات الدولية و النصوص القانونية من التزام، كما في حالة التصادم أو الارتطام المباشر أو الغير مباشر و هو الناشئ عن الاحتكاك غير المباشر بين السفن و إنما نتيجة حركة الأمواج الناتجة عن حركة السفينة الأخرى كما هو الحال في حادث الارتطام بين القاطرة والسفينة.<sup>4</sup>

نظرا للأهمية التي يكتسبها العنصر البشري في تكريس السلامة البحرية ، أدى ذلك إلى قيام المنظمة البحرية الدولية إلى اعتماد المدونة الدولية لإدارة السلامة ISM التي بموجبها

<sup>1</sup> مخلوف سامية، المرجع السابق ، ص 73.

<sup>2</sup> سمير عبد الغني مجاهد، المرجع السابق، ص 58.

<sup>3</sup> صلاح محمد سليمان، إجراءات و قواعد التحقيق في الحوادث البحرية ، الطبعة الأولى، مكتبة القانون و الإقتصاد،

المملكة العربية السعودية، 2014، ص 77.

<sup>4</sup> المرجع نفسه ، ص 79.

ينبغي على ملاك السفن و المجهزين أن يضمنوا الارتقاء في تحقيق درجات عالية من الجودة في إدارة و تشغيل السفن من خلال انتقاء الأطقم المؤهلة من ذوي الخبرة المناسبة للوفاء بحاجة سوق النقل البحري.<sup>1</sup>

### الفقرة الثانية: رقابة دولة الميناء على سفن نقل المسافرين

أمام العجز المسجل من طرف دولة العلم عن ممارسة واجباتها الرقابية اتجاه السفن التجارية بوجه عام و سفن نقل المسافرين بوجه خاص و التي تحمل علمها ، و جدت دولة الميناء نفسها مجبرة على فرض رقابتها على السفن التي تدخل موانئها و ذلك بغية ضمان احترام معايير السلامة ، فرقابة دولة الميناء هو نظام من إجراءات التفتيش المتناغمة و الذي صمم لاستهداف السفن دون المستوى و الذي يأتي مع الغرض الرئيسي و هو استبعادها و القضاء عليها في نهاية المطاف.<sup>2</sup>

ولقد نصت المادة 13 من المرسوم التنفيذي رقم 02-149 الذي يحدد قواعد تفتيش السفن " على أنه تتمثل عمليات التفتيش بعنوان رقابة دولة الميناء في الموانئ الجزائرية في المعاينة على متن السفينة للتحقق من صلاحية الشهادات و غيرها من الوثائق الملائمة إلى جانب حالة السفينة و تجهيزها و طاقمها و ظروف المعيشة و العمل على متنها".

بالتالي يشترط توافر بعض الشروط منها ما هو متعلق بالسفينة محل التفتيش و منها ما يتعلق بسلطة الميناء.

<sup>1</sup> محمد أحمد سعيد الوكيل ، أحمد إسماعيل النوري، معايير التأهيل لأطقم السفن طبقا للقواعد الدولية لإدارة السلامة، الجمعية البحرية المصرية ، العدد 30، 2013، ص 73.

<sup>2</sup> عمرو محمد الدمرداش، توحيد ممارسة تفتيش رقابة دولة الميناء في ظل إتفاقية العمل البحري الموحد 2006، الجمعية البحرية المصرية، العدد 30، 2013 ، ص 102.

## أولاً: الشروط المتعلقة بالسفينة محل التفتيش

يجب أن تكون سفينة نقل المسافرين رافعة لعلم دولة أجنبية و في نفس الوقت متجهة نحو الميناء للرسو، و أن يكون سبب اتخاذ إجراء التفتيش المفصل جدي.

## أ/ أن تكون السفينة محل التفتيش رافعة علم دولة أجنبية

تكمن أهمية هذا الشرط في أنه يحقق مصلحة السفينة نفسها من جهة، و مصلحة دولة الميناء من جهة أخرى، ذلك أن السفينة التي لا ترفع أي علم تعتبر من السفن المخالفة لقواعد قانون البحار الذي يعتبرها سفينة قرصنة، و علم السفينة دليل على جنسيتها.<sup>1</sup>

## ب/ أن تكون السفينة متجهة نحو الميناء للرسو

حتى يكون تفتيش السفن الأجنبية مشروعاً، يجب أن يتم دخول السفين للميناء ، بحيث تتمكن دولة الميناء من ممارسة رقابتها التي تنتهي بتسليم شهادة لربان السفينة تثبت صلاحية السفينة للإبحار دون مخاطر، و في هذه الحالة تسمح لها بمغادرة الميناء، و إما تتأكد من انتهاك السفينة للقواعد و المعايير الدولية مما يجعلها غير صالحة للإبحار ، و بالتالي توقف السفينة إلى غاية إصلاحها و لا تسمح لها بالتحرك إلا إلى أقرب حوض مناسب لإصلاح السفن، و بعدها تسمح لها بمواصلة سيرها فوراً بعد إزالة أسباب الانتهاك.<sup>2</sup>

## ج/ أن يكون سبب اتخاذ إجراء التفتيش المفصل جدي

لا يجوز إجراء تفتيش شامل للسفينة إلا عندما تتوافر أسباب واضحة للاعتقاد بأن حالة السفينة أو معداتها لا تتطابق إلى حد كبير مع تفاصيل الوثائق التي تحملها أو لا يكون مضمون هذه الوثائق كافياً للتأكد أو التحقق من انتهاك تستفيد منه السفينة.<sup>3</sup>

بعبارة أخرى لا يحق لدولة الميناء أن تؤخر سفينة أجنبية لفترة أطول مما تستلزمه أغراض التفتيش، إذ يقتصر أي تفتيش لسفينة أجنبية على فحص الشهادات و الوثائق للتأكد

<sup>1</sup> مخلوف سامية، المرجع السابق ، ص 115.

<sup>2</sup> المرجع نفسه ، ص 116.

<sup>3</sup> سعيد يحيى، المرجع السابق ، ص 30.

من صلاحيتها و مطابقتها للحالة الفعلية للسفينة، و يتمثل السبب الجدي الذي يستدعي اتخاذ إجراءات التفتيش المفصل عموما في حالة عدم تطابق الحالة الحقيقية للسفينة مع ما تحتويه الشهادات و الوثائق التي تحملها ، أو لا يكون مضمون هذه الوثائق كافيا للتأكد من انتهاك مشتبه فيه ، أو لا تكون السفينة تحمل شهادات و سجلات صحيحة<sup>1</sup>.

### ثانيا: الشروط المتعلقة بسلطة الميناء

يتعين على سلطات الميناء أن تحترم أثناء ممارستها لعملية التفتيش، الشروط التالية:

#### أ/ أن يكون الموظف مفتشا مختصا

تعد سلطات دولة الميناء صاحبة الاختصاص في اختيار الموظفين المختصين للقيام بعملية التفتيش، إذ أنه يجب أن تجرى التفتيشات المتعلقة بسلامة السفن من طرف السلطة الإدارية البحرية المختصة و التي تسلم شهادات السلامة طبقا للشروط التي ستوضح بموجب قرار صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية و الخاص بسلامة السفن التي تنقل المسافرين و البناء و معدات التجهيز و أجهزة المواصلات البرقية اللاسلكية و أجهزة المواصلات الهاتفية اللاسلكية لسفن الشحن<sup>2</sup>.

لقد أدرج المشرع البحري الجزائري لجان مختصة في سلامة السفن حسب نص المادة 235 من ق ب ج بنصها صراحة " على أنه من أجل تطبيق أحكام هذا الأمر و الاتفاقيات الدولية الخاصة بسلامة الملاحة البحرية و المحافظة على الأرواح في البحر و الصحة و صلاحية السكن و ظروف العمل على متن السفن ، تنشأ لجنة مركزية للسلامة و كذلك لجان محلية للتفتيش".

<sup>1</sup> مخلوف سامية، المرجع السابق، ص 116

<sup>2</sup> المادة 234 من ق ب ج.

فاللجنة المركزية للسلامة مختصة في مادة الموافقة على مخططات البناء أو إعادة تأسيس السفينة و التصديق على أجهزة الأمن أو أي جهاز آخر يتعلق بمعدات التجهيز و الاتصال اللاسلكي و الطعن ضد المقررات التي تتخذها اللجان المحلية للتفتيش<sup>1</sup>.

أما اللجان المحلية للتفتيش فهي مختصة بالتفتيش الواقع على السفينة قبل الخدمة من خلال الفحص الكامل لبنيتها و آلات الإنقاذ و ماكيناتها و معدات تجهيزها و كذلك تفتيش مراجلها داخليا و خارجيا، كذلك تقوم بالتفتيش الدوري كل سنة أو كل سنتين حسب مدة صلاحية شهادات السلامة، كذلك تقوم بمهمة تفتيش السفن قبل سفرها أي قبل مغادرتها أحد الموانئ الجزائرية.

فيكون الغرض من التفتيشات هو التأكد من أن السفينة توجد في حالة مرضية تناسب الملاحة التي عينت للقيام بها و تتوفر فيها شروط الصلاحية الملاحية الجيدة و تستجيب لنصوص الاتفاقيات الدولية الخاصة بسلامة الملاحة و سلامة الأرواح و كذلك لأحكام الأمن النظامية<sup>2</sup>.

### ب/ألا تتسبب سلطة الميناء في الإضرار بالسفينة

و هذا ما أكدته الفقرة الثانية من المادة 233 من ق ب ج بأنه تجرى التفتيشات حسب الأماكن بدون أن تضر باستغلال السفينة، و ذلك بأن يتفادى جعل السفينة تنتظر أكثر من الوقت اللازم لإجراء عملية التفتيش، و بالتالي لا يجوز لسلطات التفتيش البحري بالميناء تأخير سفينة لفترة أطول مما تستلزمه أغراض التفتيش<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> المادة 237 من ق ب ج.

<sup>2</sup> المادة 233 من ق ب ج

<sup>3</sup> سعيد يحي، المرجع السابق ، ص 29

## ج/ألا تمارس سلطة الميناء أي تمييز بين السفن الأجنبية

يجب على سلطة الميناء ألا تقوم بأي تمييز بين السفن الأجنبية الخاضعة لرقابتها، و بصفة عامة كل السفن التي تقوم بزيارة موانئها، طبقاً لمبدأ المساواة،<sup>1</sup> و بالتالي عند ممارسة السلطات البحرية المختصة بالميناء لواجباتها في التفتيش على السفن يجب أن لا تميز قانوناً أو فعلاً ضد سفن أي دولة.<sup>2</sup>

## المطلب الثاني: دور المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية في تكريس

## السلامة في مجال النقل البحري للمسافرين

بعد تكرار حدوث العديد من الحوادث الأمنية البحرية<sup>3</sup>، و في ظل أحداث 11 سبتمبر 2001،<sup>4</sup> قامت المنظمة البحرية الدولية IMO بعمل بعض التعديلات في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (سولاس) و استصدار المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت

<sup>1</sup> مخلوف سامية، المرجع السابق، ص 119.

<sup>2</sup> سعيد يحيى، المرجع السابق، ص 30.

<sup>3</sup> من أهم الحوادث الأمنية البحرية نجد: \* أكيلي لاورو The Achille Lauro و هي سفينة ركاب إيطالية تم اختطافها في 07 أكتوبر 1985 في ميناء بورسعيد بمصر \* العبارة أور ليديميديتركس Our Lady Mediatrix و هي سفينة فلبينية تم تفجير 02 أوتوبيس على متنها مما أدى إلى قتل 45 راكب \* حادثة The Christian Ferry و هي عبارة إندونيسية تم تفجيرها مما أدى إلى قتل 10 و إصابة 46 راكبا و ذلك في 11 سبتمبر 2001 \* من الحوادث الأكثر دموية الهجوم على العبارة الفلبينية The Supper Ferry في 14 فبراير 2004 بخليج ماتيبلا و الذي أدى إلى مقتل 116 راكب عن طرق تفجير عبوة منقجرة كانت موضوعة بداخل جهاز تلفزيون علة متن العبارة مشار لدى: محمود مروان السيد، تفعيل المدونة الدولية لأمن السفن و المرافق المينائية و أثرها على صناعة النقل البحري، الملتقى العلمي، قضايا الملاحة البحرية و تأثيرها على الأمن، 2012، ص 05: متاح في الموقع الإلكتروني:

[http://nauss.edu.sa/Ar/CollegesAndCenters/strategicCollege/Collegeactivities/ScientificForums/act\\_06032012/Documents/001.pdf](http://nauss.edu.sa/Ar/CollegesAndCenters/strategicCollege/Collegeactivities/ScientificForums/act_06032012/Documents/001.pdf)

<sup>4</sup> هي مجموعة من الهجمات التي شهدتها الولايات المتحدة في يوم الثلاثاء الموافق 11 سبتمبر 2001 تم تحويل اتجاه أربع طائرات نقل مدني تجارية وتوجيهها لتصطدم بأهداف محددة نجحت في ذلك ثلاث منها. الأهداف تمثلت في برج مركز التجارة الدولية بمنهاتن ومقر وزارة الدفاع الأمريكية البنناجون، سقط نتيجة لهذه الأحداث 2973 ضحية 24 مفقوداً، إضافة لآلاف الجرحى والمصابين .



المينائية ISPS سنة 2002 و التي أصبح بموجبها الامتثال لأحكام المدونة إلزاميا في 01جويلية 2004 و التي تحت على تقليل حدوث مثل هذه الحوادث البحرية مستقبلا.

إذ تعد المدونة أهم اتفاقية بحرية صادرة عن الأمم المتحدة في مجال العناية بالسلامة البحرية، لا سيما سلامة الأرواح و السفن التجارية.

هكذا اعتمدت المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية سعياً لتعزيز الأمن البحري.

وتشكل الأحكام والمدونة الجديدة الإطار الدولي الذي تستطيع السفن والمرافق المينائية أن تتعاون من خلاله على كشف الأعمال التي تهدد الأمن وكيفية رده<sup>1</sup>.

فمن التهديدات المحتملة الواردة بالمدونة الدولية نجد، الأفعال التي من شأنها إلحاق أضرار بالسفن أو مرفق مينائي من خلال استخدام أجهزة متفجرة أو إشعال حرائق متعمدة أو القيام بأعمال التخريب و الإلتلاف، اختطاف أو حجز السفينة أو الأشخاص الموجودين على متنها سواء مسافرين أو طاقم، المساس بالبضائع أو معدات السفينة أو نظمها الأساسية ، الدخول غير المسموح للسفن و هذا من خلال الركاب المتسللين و الذين يجسدون تهديد محتمل لدى المسافرين ، تهريب أسلحة أو معدات ، استخدام السفينة نفسها كسلاح أو وسيلة لإلحاق الضرر أو الدمار... و إلخ<sup>2</sup>.

إذ تضمنت المدونة الأحكام والتعديلات اللازمة على الفصلين الخامس والحادي عشر من اتفاقية سولاس، و تتلخص التعديلات في الفصل الخامس الخاص بسلامة الملاحة لاستيفاء متطلبات أنظمة التعرف الآل، أما تعديل الفصل الحادي عشر فقد مس الإجراءات الخاصة بتحسين الأمن و السلامة البحرية و ذلك بتقسيم هذا الفصل إلى قسمين، القسم الأول يرتبط بالإجراءات الخاصة بتحسين السلامة البحرية ، أما القسم الثاني فهو مرتبط

<sup>1</sup>PierreChichkine , Terrorisme et droit maritime, master en droit maritime et des transports , centre de droit maritime et des transports , université de droit Marseille, 2007.2008, p 17.

<sup>2</sup> محمود مروان السيد، المرجع السابق ، ص 04.

بالإجراءات الخاصة بتحسين الأمن البحري و تفعيل و إصدار المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية.<sup>1</sup>

مع العلم أن تطبيق مدونة isps تنطبق أحكامه على السفن التي تقوم برحلات دولية وهي :

أ/ سفن الركاب بما فيها سفن الركاب عالية السرعة ، ب/ سفن البضائع بما فيها سفن عالية السرعة التي تبلغ حمولتها الإجمالية 500 طن فأكثر، ج/ المرافق المينائية التي تخدم السفن التي تقوم برحلات دولية.<sup>2</sup>

ولدراسة دور المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية في إرساء قواعد السلامة البحرية، لابد من التطرق لأهداف و خصائص المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية ( الفرع الأول) ، و إلى التوجيهات و المتطلبات الإلزامية المتعلقة بأمن سفن نقل المسافرين ( الفرع الثاني)، ثم إلى النظم الأمنية الحديثة الواجب توافرها لدى سفن نقل المسافرين ( الفرع الثالث)، و أخيرا سأتكلم عن موقف المشرع الجزائري من المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية ( الفرع الرابع).

<sup>1</sup>البشير محمد أبي حجر ، التعريف بالمدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائيةcode isps، مجلة المسلح، متوفر على مستوى الموقع الإلكتروني: <http://www.almusallh.ly/ar/navy/113-vol-36-80> تاريخ زيارة الموقع 15-2017-04.

<sup>2</sup> رضا فاروق حسن ، الإرهاب و تأمين الأشخاص بحرا ، الحلقة العلمية تحت عنوان مراقبة حركة البضائع و الأشخاص و تأمينها من الأخطار الإرهابية، المملكة العربية السعودية، 2011، ص 06 ، متاح على مستوى الموقع الإلكتروني: [www.nauss.edu.sa/Ar/CollegesAndCenters/.../Documents/11.pdf](http://www.nauss.edu.sa/Ar/CollegesAndCenters/.../Documents/11.pdf) تاريخ زيارة الموقع: 2017/03/16.

Pi reChichkine, op.cit, p18., Angélique Morosi, la mise en application du code isps, master en droit maritime et des transports , centre de droit maritime et des transports , université de droit Marseille, 2005, p 26..

### الفرع الأول: أهداف و خصائص المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية

تتضمن هذه المدونة عدد كبير من المعطيات التي من شأنها تعزيز السلامة البحرية و الأمن البحري لضمان سلامة الأرواح و الممتلكات سواء على مستوى السفن أو البر، فضلا عن خاصية امتثال جميع دول الأعضاء لقواعد المدونة بشكل إلزامي.

### الفقرة الأولى: أهداف المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية

تتجلى أهداف المدونة في تحقيق الأهداف التالية :

- أ/ إنشاء إطار دولي يتم داخله التعاون بين الحكومات المتعاقدة و الوكالات الحكومية و الادارات المحلية و قطاعي النقل البحري و الموانئ على كشف التهديدات الأمنية.
- ب/ اتخاذ التدابير الوقائية من جانب الحكومات المتعاقدة و الوكالات الحكومية و الادارات المحلية و قطاعي النقل البحري و الموانئ ، من الحوادث الأمنية التي تمس السفن و المرافق المينائية المستخدمة في التجارة الدولية .
- ج/ تحديد الأدوار والمسؤوليات المنوطة بالحكومات المتعاقدة وجميع الجهات المعنية التابعة، على المستوى الوطني و الدولي بغية كفالة الأمن البحري.
- د/ ضمان جمع المعلومات المتعلقة بالأمن و تبادلها في وقت مبكر وبصورة جيدة.
- هـ/ الاطمئنان إلى وجود تدابير وافية تناسب مقتضى الحال في مجال الأمن البحري.
- و/ إعداد منهجية لإجراء التقييمات الأمنية تكفل إيجاد خطط و إجراءات تتيح الاستجابة للمستويات الأمنية المتغيرة<sup>1</sup>.

و بناء عليه تعد المدونة استجابة للريغبة في تعزيز الإجراءات الوقائية و السلامة الأمنية في موانئ العالم لمواجهة التهديدات البحرية، حيث يعد الأمن مسؤولية الجميع

<sup>1</sup> فهد عبد الله ثابت القحطاني، تطبيق المدونة الدولية لأمن السفن و المرافق المينائية و علاقته بالأداء الأمني في الموانئ السعودية، رسالة مقدمة لنيل درجة الماجستير في العلوم الإدارية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، المملكة العربية السعودية ، 2017، ص 07

باتخاذ الإجراءات الكفيلة لنشر الأمن في مختلف المنافذ البحرية و الحيوية لكل دولة بما يخدم مصلحة و أمن المجتمع الدولي .

هذا وقد أكدت المدونة أن تنفيذ الحكومات المتعاقدة لهذه الأهداف من شأنه أن يسهم إسهاما كبيرا في تعزيز السلامة البحرية و الأمن البحري، و أن يصون أرواح الموجودين على متن السفن و على مستوى البر.<sup>1</sup>

تتضمن هذه المدونة عددا من المتطلبات العملية التي تستهدف إلى تحقيق أهدافها و تشمل هذه المتطلبات على سبيل المثال لا الحصر ما يلي:

أ/ جمع و تقييم المعلومات عن التهديدات الأمنية و تبادل هذه المعلومات مع الحكومات المتعاقدة المعنية.

ب/ الإلزام بتحديث البروتوكولات التي تنظم اتصالات السفن و المرافق المينائية .

ج/ منع الأشخاص الغير مصرح لهم من دخول السفن و المرافق المينائية .

د/ منع دخول أسلحة أو أجهزة حارقة أو متفجرات غير مصرح بها إلى السفن و المرافق المينائية .

هـ/ توفير وسائل تكفل رفع مستوى الإنذار استجابة للتهديدات أو الحوادث الأمنية.

و/ الإلزام بإعداد خطط أمنية للسفن و المرافق المينائية تستند إلى تقييمات أمنية و الإلزام بإجراء تدريبات و تمارين ضمانا لاستيعاب الخطط و الإجراءات الأمنية.<sup>2</sup>

### الفقرة الثانية: خصائص المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية

تتميز المدونة بمجموعة من الخصائص و هي:

أ/ إلزامية المدونة لجميع موانئ العالم التابعة للدول التي وقعت على حكومتها عليها ، و السعي المستمر لانضمام دول جديدة حيث يعتبر التطبيق الإلزامي للمدونة على كافة

<sup>1</sup>فهد عبد الله ثابت القحطاني، المرجع السابق ، ص 07.

<sup>2</sup>المرجع انفسه ، ص 07

الموانئ العالمية المنضمة للاتفاقية عنصرًا داعمًا للتعاون الدولي لأمن السلامة البحرية ، كما يعد عاملًا مشجعًا للدول التي لم تنضم إليها لسرعة الانضمام لتحويل موانئها إلى موانئ جاذبة للسفن.

ب/ أن متطلبات المدونة الدولية مكملة لمتطلبات الأمن القومي لكل دولة متعاقدة، فلا تحل محله أو تتعارض معه.

ج/ وضعت المنظمة البحرية الدولية معايير للتحقيق من امتثال الدول الأعضاء لقواعد المدونة بشكل إلزامي ، و تحدد مسؤوليات الحكومات المتعاقدة في التزامها بتطبيق المدونة في عدة أمور:

- تحديد المستوى الأمني الواجب التطبيق.
  - إقرار التقييم الأمني للمرفق المينائي و التعديلات اللاحقة له.
  - تنفيذ تدابير الرقابة و الامتثال للمتطلبات.
  - توفير المتطلبات الخاصة بالإعلان الأمني.
  - اختبار كفاءة الخطط الأمنية، و أي تعديلات عليها تم إقرارها أثناء التفتيش الدوري.
- د/ تمثل الأحكام الواردة في المدونة تغييرًا مهمًا في المنهج الذي يتبعه قطاع النقل البحري في التصدي لموضوع الأمن البحري، حيث أن هذه الأحكام تلقي بعبء إضافي كبير على عاتق بعض الحكومات، و قد حظيت أهمية التعاون التقني في مساعدة الحكومات المتعاقدة على تنفيذ الأحكام بالاعتراف الكامل.

هـ/ يتطلب تنفيذ الأحكام الواردة في المدونة ضمان التعاون و التفاهم بصورة فعالة و مستمرة بين جميع الأطراف المعنية بالسفن و المرافق المينائية أو المستخدمة لها، بما في ذلك العاملون على متن السفن، و العاملون في الموانئ و المسافرين و المعنيون بنقل البضائع و المسؤولون عن الأمن في السلطات الوطنية و المحلية.

و/ ليس في هذه المدونة ما يمكن تفسيره أو تطبيقه بطريقة لا تتفق مع الاحترام الواجب

للحقوق و الحريات الأساسية المنصوص عليها في الصكوك الدولية، و لا سيما تلك المتعلقة  
بالعاملين البحريين و المنصوص عليها في منظمة العمل الدولية.<sup>1</sup>

### الفرع الثاني: التوجيهات و المتطلبات الإلزامية المتعلقة بأمن سفن نقل المسافرين

لقد ألزمت المدونة الدولية الدول المتعاقدة بضرورة الالتزام بتوجيهات ومتطلبات تتعلق بأمن  
السفينة وفق المستويات الأمنية المختلفة المحددة من طرف الدولة المتعاقدة.  
وهنا سأتكلم عن مهام ضابط أمن السفينة، و المستوى الأمني للسفينة، و تقييم أمنها و أختم  
بدراسة خطة أمن السفينة.

### الفقرة الأولى: ضابط أمن السفينة

هو الشخص المعين من طرف شركة الملاحة البحرية و الموجود على متن السفينة و  
المسؤول أمام ربان السفينة عن أمنها، بما في ذلك تنفيذ و الحفاظ على خطة أمن السفينة و  
عن الاتصال بضباط أمن الشركة و ضباط أمن مرفق الميناء<sup>2</sup>، ويشترط أن :  
أ/ أن يعرف و يعين تعيينا جيدا لكل من على متن السفينة.  
ب/ أن يكون له دراية كاملة بخطة أمن السفينة و كل جزء منها.  
ج/ يجب أن تشمل واجباته ما يلي:

- 1/ تنفيذ التفقد الاعتيادي لتطبيق خطة أمن السفينة.
- 2/ اقتراح تعديلات خطة الأمن بناء على خبرته .
- 3/ إخطار ضابط أمن الشركة بأية عيوب أو ملاحظات أو مخالفات أثناء مراجعته الداخلية  
الدورية و عمليات التفتيش لاتخاذ إجراءات تصحيحية أو عقابية .
- 4/ تحسين مستوى الأمن على السفينة بتوعية العاملين .
- 5/ التأكد من تلقي العاملين على مستوى السفينة لمستوى جيد من التدريب الأمني.

<sup>1</sup>فهد عبد الله ثابت القحطاني، المرجع السابق، ص09.

<sup>2</sup>محمود مروان السيد، المرجع السابق ، ص 08.

6/ كتابة تقارير عن الحوادث الأمنية للعرض على ضابط أمن الشركة و إقتراح إجراءات وقائية لمنع تكرارها.

7/ تنسيق تطبيق خطة الأمن مع الشركة و سلطات الميناء.

8/ التأكد من سلامة و صلاحية أجهزة و معدات الأمن و اختبارها و إجراء الصيانة اللازمة لها مثل معدات الكشف عن الأسلحة و المعادن و المفترقات و غيرها.<sup>1</sup>

### الفقرة الثانية: المستوى الأمني للسفينة

يرتبط أمن السفينة بطبيعتها و المستوى الأمني الذي تحدده الحكومات المتعاقدة، حيث يقع عليها مسؤولية تحديد المستوى الأمني الواجب التطبيق في وقت معين، و الذي يمكن تطبيقه على السفن و المنشآت المينائية التي تقع على أراضيها.

فهناك ثلاث مستويات أمنية محددة في الجزء (أ) من المدونة الدولية لاستخدامها

للأغراض الدولية و هي :

**المستوى الأمني الأول:** وهو المستوى الأمني العادي ، و تعمل فيه السفن و المرافق المينائية بصورة عادية .

**المستوى الأمني الثاني:** و هو المستوى الأمني الذي يستوجب تطبيق تدابير أمنية وقائية ملائمة لفترة من الزمن نتيجة تزايد المخاطر المنذرة بوقوع حادثة أمنية .

**المستوى الأمني الثالث:** و هو المستوى الأمني الذي يستوجب تطبيق تدابير أمنية وقائية إستثنائية لفترة زمنية محددة ، وذلك عندما يكون وقوع حادثة أمنية مرجحا أو وشيكا ، حتى

و إن تعذر تحديد الهدف المقصود.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> بن عيسى حياة، المرجع السابق ، ص 357.

<sup>2</sup>البشير محمد أبى حجر، المرجع السابق ، الموقع الإلكتروني.

فيجب على السفن التجارية بوجه عام و سفن نقل المسافرين على وجه الخصوص تنفيذ الأنشطة التالية في المستوى الأمني الأول، بهدف تحديد الحوادث الأمنية و اتخاذ التدابير الوقائية ضدها:

أ/ كفالة القيام بجميع الواجبات المرتبطة بأمن السفينة،

ب/ مراقبة سبل الدخول إلى سفن نقل المسافرين،

ج/ مراقبة صعود المسافرين و أمتعتهم و كافة طاقم السفينة و ذلك بتفتيشهم،

د/ رصد المناطق التي لا يدخلها إلا الأشخاص المحددون، و ذلك ضمانا لعدم دخول الأشخاص الغير مرغوب بدخولهم،

هـ/ رصد جميع مناطق سطح السفينة و المناطق المحيطة بها،

و/ كفالة وسائل الاتصال الأمنية اللازمة و يجب على السفينة تنفيذ التدابير الوقائية الإضافية المحددة في خطة أمن السفينة فيما يخص كل نشاط مبين في المستوى الأمني الأول ، لكي تستطيع السفينة الانتقال بها إلى المستوى الأمني الثاني.

فلا بد من القيام بالإجراءات التحضيرية لإتاحة الاستجابة السريعة للتعليمات التي قد تتلقاها السفينة من المسؤولية بغرض التصدي لحادثة أمنية، أو التهديد بوقوع حادثة أمنية في هذا المستوى، و يجب على السفينة قبل دخول الميناء أو أثناء وجودها فيه ، إذا حددت إدارة الميناء المستوى الأمني الثاني أو الثالث حسب الحالة، أن تقر بتسلمها تعليمات هذا التغيير في المستوى الأمني، و يجب أن تؤكد لضابط المرفق المينائي أنها شرعت بتنفيذ التدابير و الإجراءات الملائمة المبينة في خطة أمن السفينة، و حسب المستوى الأمني المحدد.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> فهد عبد الله ثابت القحطاني، المرجع السابق، ص15.



## الفقرة الثالثة: تقييم أمن السفينة

لابد على ضابط أمن الشركة أن يقوم بتقييم أمن السفينة مستعينا بأهل الاختصاص، و ذلك بغية تحديد الإجراءات و التدابير و العمليات الأمنية المعمول بها، و كذلك تحديد و تقييم العمليات المسندة للسفن، و تحديد جميع التهديدات الممكنة للعمليات الرئيسية للسفن و مدى احتمال وقوعها في الميناء الموجودة فيه أو المنطلقة إليه، و ذلك حتى يتسنى تحديد التدابير الأمنية و ترتيبها حسب الأولوية، و تحديد نقاط الضعف في الوسائل المادية و البشرية، و يجب على الشركة توثيق تقييم أمن السفينة و مراجعته بصفة مستمرة و دورية.<sup>1</sup>

## الفقرة الرابعة: خطة أمن السفينة

يجب على كل سفينة أن تحمل على متنها خطة لأمن السفينة معتمدة من الإدارة المختصة متضمنة المستويات الأمنية الثلاث، و يجب أن تتألف خطة أمن السفينة على ما يلي :

أ/ يجب أن تحتوي الخطة على التدابير التي تمنع إدخال ما لا يرخص بحمله على متن السفينة من أسلحة و مواد خطيرة،

ب/ يجب أن تحدد الخطة المناطق التي لا يؤذن بدخولها إلا لأشخاص بعينهم ، و التدابير المانعة لخول غيرهم إليها ،

ج/ و يجب أن تحتوي الخطة على التدابير التي من شأنها منع الأشخاص غير المأذون لهم من دخول السفينة،

د/ و يجب أن تحدد الخطة إجراءات التصدي للتهديدات و الاختراقات الأمنية ،

هـ/ و يجب أن تتضمن الخطة إجراءات الاستجابة لأي تعليمات تخص المستوى الأمني الثالث ، و الصادر من طرف الحكومات المتعاقدة ،

<sup>1</sup>فهد عبد الله ثابت القحطاني، المرجع السابق، ص 16.

و/ و يجب أن تحدد إجراءات الإخلاء في حالة التهديدات أو الاختراقات الأمنية بشكل منتظم و دون حوادث،

ن/ و يجب أن تحدد الخطة إجراءات التدريبات و التمارين المرتبطة بالخطة و إجراءات الإبلاغ عن الحوادث الأمنية ، و الإجراءات التي تتضمن تفتيش المعدات الأمنية على متن السفينة و كذلك إختبارها و صيانتها، وتشمل الخطة عمليات إختيار و معاينة المعدات الأمنية المتوفرة على متن السفينة للتأكد من سلامتها و مدى فعاليتها .<sup>1</sup>

### الفرع الثالث: النظم الأمنية الحديثة الواجب توافرها لدى سفن نقل المسافرين

من الأنظمة الأمنية الإلزامية المستحدثة بموجب المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية و التي يجب أن تتوافر في السفن التجارية الخاصة بنقل المسافرين مايلي:

### الفقرة الأولى: منظومة التعريف الآلية للسفينة Ship Automatic Identification System(AIS)

هي منظومة تتكون من جهاز اتصال ذي تردد عالي جداً (VHF)، ويمكن لأية سفينة أخرى أو محطة أرضية أو طائرات التعرف على السفينة عن طريق هذا الجهاز والحصول على بياناتها أوتوماتيكياً.<sup>2</sup>

إذ ألزم قانون isps جميع السفن بتطبيقه ضماناً لأمنها و سلامتها، حيث يفرض هذا النظام انسيابية عالية في عملية المرور الآمن و تجنب مناطق الخطر، و تحديد الموقع و معرفة تفاصيل السفن و كشف مخالفتها.<sup>3</sup>

### الفقرة الثانية: نظام الإنذار الأمني للسفينة Ship Security Alert System (SSAS)

يجب أن تزود جميع السفن بنظام إنذار أمني للسفينة، وعندما يعمل هذا النظام فإنه يرسل تحذيراً أمنياً من السفينة إلى البر للهيئة المختصة التي خصصتها الإدارة البحرية

<sup>1</sup>المرجع نفسه، ص 17.

<sup>2</sup>البشير محمد أبى حجر، المرجع السابق ، الموقع الإلكتروني.

<sup>3</sup> بن عيسى حياة ، المرجع السابق ، ص 333.

لاستقبال هذا الإنذار، وعند ظهوره عند الهيئة المختصة يعنى ذلك أن السفينة المستغيثة مهددة أو معرضة للخطر، ويتضمن التحذير تحديد السفينة وموقعها، كما يتعين أن يكون نظام التحذير الأمني قادراً على أن يعمل من غرفة القيادة ومكان آخر على الأقل<sup>1</sup>.

### الفقرة الثالثة: نظام التعارف والتتبع بعيد المدى A Long Range Identification and Tracking of Ships (LRIT)

هذا النظام يوفر معلومات عن السفن لأغراض تحسين الأمن البحري وحماية البيئة البحرية.

وقد دخل هذا النظام حيز التنفيذ في الأول من يناير 2008، تقوم السفن بإرسال معلومات آلياً متضمنة، هوية السفينة، موقع السفينة (خط العرض وخط الطول)، ووقت وتاريخ ذلك الموقع، وترسل هذه المعلومات عادة أربع مرات في اليوم.<sup>2</sup>

### الفرع الرابع: موقف المشرع الجزائري من المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت

#### المينائية

لقد سايرت الجزائر المجتمع الدولي فيما يخص إرساء قواعد من شأنها حماية موانئها البحرية و تكريس السلامة البحرية من خلال تأمين وحماية سفنها التجارية، و هذا من خلال تبني ما ورد في المدونة isps ، وذلك عن طريق إصدار مرسوم تنفيذي رقم 04-418 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004 المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن و المنشآت المينائية<sup>3</sup>، والذي ألغى أحكام المرسوم التنفيذي رقم 94-340 المؤرخ في 25 أكتوبر 1994 المتضمن إحداث اللجنة الوطنية للأمن المينائي و لجان أمن الموانئ المدنية و التجارية . حيث كرس المرسوم التنفيذي لعام 2004 من خلال المادة 03 منه على المستويات الأمنية الثلاث السالفة الذكر.

<sup>1</sup>البشير محمد أبى حجر، الموقع الإلكتروني السابق.

<sup>2</sup>البشير محمد أبى حجر، الموقع الإلكتروني السابق.

<sup>3</sup>منشور في ج ر رقم 82 المؤرخة في 22 ديسمبر 2004.

تطرق الفصل الثاني من المرسوم المذكور أعلاه لهيئات الأمن البحري و المينائي و المتمثلة في اللجنة الوطنية للأمن البحري و المينائي و التي يرأسها وزير النقل أو ممثله و الذي يشرف هو الآخر على المركز العملي للأمن و السلامة البحريين و كذلك يوجد على المستوى المحلي ما يعرف باللجنة المحلية للأمن البحري و المينائي و التي يرأسها الوالي المختص إقليميا أو ممثله و الذي بدوره يشرف هو الآخر على ما يسمى المركز الرئيسي للعمليات المستعجلة.<sup>1</sup>

كل هذه الهيئات غرضها الرئيسي هو ضمان امتثال المنشآت المينائية و السفن ذات الراية الوطنية الجزائرية لأحكام المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية .

<sup>1</sup> لمزيد من التفصيل حول دور الهيئات الجزائرية المختصة في الأمن البحري و المينائي ، أنظر المواد 12 إلى 39 من المرسوم التنفيذي 04-418 المذكور أعلاه.

## الباب الثاني

جزاء إخلال الناقل بالتزام ضمان

سلامة المسافر بحرا

من المؤكد أن نطاق التزام الناقل بضمان سلامة المسافر يبدأ ببداية عمليات النقل و ينتهي بانتهائها، و من ثم هذا الالتزام لا يتزامن بالضرورة مع خطة إبرام عقد النقل بحسبان أن عملية النقل ذاتها تتراخى غالبا في بدايتها عن وقت إبرام عقد النقل ذاته، بما يمكن معه القول أن ذلك الالتزام مرتبط بالتنفيذ المادي لعملية النقل و ما يحيط به من مخاطر.

فالتزام الناقل بضمان سلامة المسافر يتحدد زمنيا بفترة عمليات النقل التي تشمل فترة تواجد المسافر داخل السفينة و عمليات الصعود إليها و النزول منها، سواء تمت في ميناء القيام أو في ميناء الوصول أو في ميناء متوسط، ذلك أن هذه العمليات تعد من العمليات الضرورية المرتبطة بعملية النقل فتأخذ حكمها، و المسافر يتعرض للمخاطر الحقيقية للنقل ليس فقط خلال فترة تواجده بالسفينة و إنما أيضا أثناء عمليات الصعود إليها أو النزول منها.

هذا هو نطاق التزام الناقل بضمان سلامة المسافر الذي يفرض عليه عقد نقل الأشخاص و الذي تقوم مسؤوليته عن الإخلال به، أما خارج ذلك النطاق فإن مسؤولية الناقل تنطبق عليها القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية.

فعليه متى ثبتت إصابة المسافر أو الراكب بأضرار بدنية أو وفاته أو فقد أو تلف أمتعته أثناء تنفيذ عملية النقل، قامت مسؤولية الناقل في التعويض عنها، و لم يكن في وسعه دفعها إلا إذا أثبت أنها كانت بسبب فعل لا يد له فيه.

فمن الأهمية بما كان إعطاء تكييف قانوني لمسؤولية الناقل البحري، إذ تتعكس هذه الأهمية بجلاء فيما يخص الأساس و طبيعة المسؤولية التي تقوم عليه و كذا عبء الإثبات الذي يكون تارة لصالح المسافر المضرور وتارة أخرى ضده.

فمسؤولية الناقل البحري عن الإخلال بالتزام بضمان السلامة تعتبر أهم الموضوعات التي يتم إثارتها أمام القضاء،<sup>1</sup> بما يضمن للمضرورين الحصول على التعويضات سواء في إطار مسؤوليته المحدودة أو الغير المحدودة عن طريق رفع دعوى المسؤولية، باعتبارها المسلك الطبيعي الذي يتبع هذا الأخير أو ورثته، فضلا عن ضمانات أخرى تم إقرارها من طرف كل من المشرع الجزائري و الاتفاقيات الدولية، من شأنها تعزيز حماية ضحايا الحوادث البحرية بما يضمن لهم الحصول على التعويض عن طريق شركات التأمين.

بناء على ما تقدم، وجدنا من الضروري تقسيم هذا الباب إلى فصلين، نخصص الأول منه لدراسة الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري للمسافرين (الفصل الأول)، و الثاني نتطرق فيه للأحكام الإجرائية لهاته المسؤولية (الفصل الثاني).

---

<sup>1</sup> ستركز دراستي في هذا المقام على المسؤولية المدنية للناقل البحري المترتبة عن الإخلال بالتزام بضمان السلامة فقط دون المسؤولية الجنائية، و ذلك لاعتبارين هامين: أولا، أن أغلب المنازعات التي ترفع أمام المحاكم تتعلق بها، ثانيا، أنه فيما يتعلق بالمسؤولية الجنائية فإن جميع التشريعات المقارنة بما فيها المشرع الجزائري قد أوكلت مهمة المتابعة القضائية إلى النيابة العامة.

## الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري للمسافرين

إن للمسؤولية العقدية دور كبير في إعادة تحقيق التوازن بين الأفراد، الذين يدخلون في علاقات قانونية، تأخذ شكلا عقديا يتم الاتفاق بين أطرافه على بنوده و شروطه، فحين يتولى القانون بيان أحكامه، و يتمثل هذا الدور في قيام المسؤولية العقدية على عاتق المدين الناقل البحري، الذي أحل بتنفيذ التزام من التزاماته العقدية، و عدم تطلب إثبات خطأ هذا الناقل من طرف الدائن المسافر، الذي لا يلتزم في هذا النطاق سوى بإثبات عدم تنفيذ الالتزام من قبل الناقل البحري، علاوة على الضرر الذي لحقه من وراء ذلك.

ففي عقد النقل البحري للمسافرين، الالتزام الرئيسي الملقى على عاتق الناقل البحري هو الالتزام بتوصيل المسافر سليما معافى إلى جهة الوصول، وفي المقابل يلتزم المسافر بدفع أجرة السفر، و بناء على ذلك فإن الإخلال بأي من هذه الالتزامات فهو إخلال بالعقد، يترتب مسؤولية عقدية و يكون لكل من الطرفين الرجوع على الآخر على أساس المسؤولية العقدية ، فقد اختلف الفقه بشأن عدم تنفيذ الالتزام الجوهري الذي يترتبه عقد النقل في ذمته و هو توصيل المسافر سالما إلى ميناء الوصول، و في تحديد طبيعة هذا الالتزام مما يؤدي إلى اختلاف في طبيعة الالتزام من آثار قانونية خاصة بمسؤولية الناقل البحري ( المبحث الأول).

علاوة على ذلك، فإن الأضرار اللاحقة بالمسافر و/ أو أمتعته و التي حدثت خلال فترة النقل البحري، فإنها تمثل الجانب الإيجابي التي تتحقق خلاله مسؤولية الناقل البحري، وفي المقابل فإن لهذه المسؤولية مجالا آخر تتنفي فيه و تنقضي فلا يسأل الناقل عن الضرر، و ذلك من خلال طرق الدفع أو حالات الإعفاء من المسؤولية التي ترتبط أيما ارتباط بالتطور الذي سجلته طبيعة و أساس مسؤولية الناقل البحري ( المبحث الثاني).



## المبحث الأول: أساس و طبيعة مسؤولية الناقل البحري للمسافرين

من الأهمية بما كان إعطاء تكييف معين لمسؤولية الناقل البحري للمسافرين، و مادام أن هذا الأخير مسؤوليته عقدية، فيجب إذن تحديد الخطأ و كيفية ثبوته، لأنه يعد الركن الأساسي في المسؤولية و كما أن الخطأ يثبت المسؤولية فهو أيضا وسيلة لدفعها. فالأصل في القواعد العامة في الأنظمة اللاتينية أن تكون مسؤولية الناقل عقدية قائمة على أساس الخطأ الواجب الإثبات حين يتعلق الأمر بالتزام ببذل عناية، حيث يقع على عاتق الدائن المسافر عبء إثبات جميع عناصر المسؤولية من وجود عقد و عدم تنفيذه الكامل أو الجزئي، و وقوع ضرر و ارتكاب خطأ و رابطة السببية بينهما، و هو نفس الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية التقصيرية الذي يعتقها النظام الإنجلوساكسوني و يطبقها على الناقل.<sup>1</sup>

فعليه يمكن أن يكون أساس المسؤولية العقدية هو الخطأ المفترض افتراضا بسيطا، إذ لا يقع على المسافر الدائن في هذه الحالة إثبات خطأ الناقل المدين كونه مفترضا، بل على هذا الأخير تحللا من المسؤولية أن يثبت إما تنفيذه للعقد على وجه السليم أو أن ينفي الخطأ بإثبات أنه تصرف وفقا لمعيار الرجل العادي و لم يخرج عنه، فيدحض قرينة الخطأ المفترضة .

<sup>1</sup> دلال يزيد ، المرجع السابق، ص 36 ، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي ، المرجع السابق، ص 557.

تجدر الإشارة أنه تباينت الأنظمة القانونية للدول بشأن طبيعة مسؤولية الناقل بوجه عام سواء في النقل البحري أو الجوي أو البري ، فوجد طائفة الدول اللاتينية ( فرنسا ، الجزائر ، مصر) أضفت على عقد النقل الطابع العقدي ، إذ ألقت على عاتق الناقل التزاما بتحقيق نتيجة هو سلامة المسافر ، و يعد الناقل مسؤولا على هذا الأساس بمجرد الإخلال بالتزام بضمان السلامة ، ما لم يثبت أن الضرر اللاحق بالمسافر كان نتيجة سبب أجنبي، بينما نجد دول الأنظمة الأنجلوساكسونية (إنكلترا ، الولايات المتحدة الأمريكية) أعطتها الصبغة التقصيرية ، فرأت أن سلامة المسافرين ليست موضوعا يخضع للمفاوضات و المساومات بين المتعاقدين بل اعتبرته موضوعا يمس سلامة و أمن المواطنين ، فيتعلق بالنظام العام مما يبرر أن تكون مسؤولية الناقل عن تلك السلامة نابعة من القانون مباشرة و بالتالي تكون مسؤولية تقصيرية.

فقد تؤسس المسؤولية العقدية على أساس الافتراض الشديد للخطأ *responsabilité fondée sur une présomption renforcée de faute*، فلا تدفع المسؤولية في هذه الحالة بنفي الخطأ، إذ أن افتراض الخطأ بهذه الشدة يؤدي إلى افتراض رابطة السببية، فلا تنتفي هذه الأخيرة إلا بإثبات السبب الأجنبي، وقد عبر عنها القضاء الفرنسي بالمسؤولية المفترضة *présomption de la responsabilité*<sup>1</sup>، أما الفرضية الأخيرة هو بناء المسؤولية على أساس الخطر، و هو أساس مستبعد من المسؤولية الشخصية *responsabilité subjective*، لأننا نكون حينئذ أمام المسؤولية الموضوعية و التي لا تقيم وزنا للخطأ.<sup>2</sup>

أمام هذا الاختلاف سنقوم بتسليط الضوء حول أساس و طبيعة مسؤولية الناقل البحري للمسافرين من خلال عرض موقف الاتفاقيات الدولية من خلال اتفاقيتي بروكسل 1961 و 1967 الخاصة بنقل الركاب و الأمتعة على التوالي و اتفاقية أثينا الخاصة بنقل الركاب و أمتعتهم بحرا 1974 و بروتوكولها المعدل لعام 2002 من جهة و موقف كل من المشرع الجزائري والفرنسي والمصري من جهة أخرى، لذا سوف ندرس بالتفصيل لكل من أساس و طبيعة مسؤولية الناقل البحري في حالة الوفاة أو إصابة المسافر (المطلب الأول)، ثم نتطرق في الأساس و طبيعة مسؤولية الناقل البحري في حالة فقدان أو تلف الأمتعة (المطلب الثاني).

<sup>1</sup>دلال يزيد، المرجع السابق، ص 36.

<sup>2</sup> تعمد المشرع الدولي عند وضعه لكل من اتفاقية بروكسل 1961 الخاصة بنقل الركاب و اتفاقية أثينا لعام 1974 الخاصة بنقل الركاب و أمتعتهم بحرا إلى استبعاد أحكام المسؤولية الموضوعية القائمة على أساس الخطر، تفاديا لحماية الناقل البحري من قسوتها.

**المطلب الأول: أساس و طبيعة مسؤولية الناقل البحري في حالة وفاة أو إصابة المسافرين**  
من خلال هذا المطلب سيتم التكلم عن موقف القضاء الفرنسي فيما يخص أساس و طبيعة مسؤولية الناقل البحري ( الفرع الأول)، ثم نعرض لأساس و طبيعة مسؤولية الناقل البحري في حالة الوفاة أو إصابة المسافرين وفقا لاتفاقية بروكسل 1961 و القانون البحري الجزائري الذي أخذ بأحكامها(الفرع الثاني)، ونختم بدراسة أساس و طبيعة مسؤولية الناقل البحري في حالة الوفاة أو إصابة المسافرين وفقا لاتفاقية أثينا 1974 المعدلة ببروتوكول أثينا2002(الفرع الثالث).

### الفرع الأول: موقف القضاء الفرنسي من أساس و طبيعة مسؤولية الناقل البحري

أمام الاختلاف في الرأي حول أساس و طبيعة مسؤولية الناقل البحري للمسافرين فيما يخص إصابة أو وفاة المسافرين، كان على القضاء الفرنسي أن يتطور مع إدخال المعاهدات الدولية في نصوص تشريعها الداخلي بمقتضى التعديل الشامل الذي حدث بموجب قانون 66-420 المؤرخ في 18 جوان 1966 الخاص بعقود استغلال النقل البحري الفرنسي، حيث جعل من التزام الناقل البحري للمسافرين بنقل الركاب هو التزام بتحقيق نتيجة.

بناء على ذلك فالأصل أن الخطأ لا يفترض دائما في جانب الناقل و لذلك يقع على المسافرين عبء إثبات إهمال الناقل و عدم اتخاذه العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة البحرية و مجهزة تجهيزا كاملا للاستمرار في السفر و تأمين سلامة المسافرين حتى تقوم مسؤولية الناقل البحري.<sup>1</sup>

في هذا السياق ظهر اتجاه فقهي في فرنسا يدعو إلى ضرورة التفرقة بين الحوادث الفردية Accidents individuels والحوادث الجماعية Accidents collectifs، ما دام أن النقل البحري يكون عادة في سفن كبيرة تكاد أن تكون مدنا عائمة ، فكيف يمكن القول بأن

<sup>1</sup> فايز نعيم رضوان ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية وفقا لأحكام القانون رقم 17 لسنة 1990، دار النهضة العربية ، مصر ، 2003، ص 440.

المسافر قد سلم نفسه للناقل إذا ما انزلت قدمه و هو يتجول على ظهر السفينة و أصيب بضرر مثلا؟<sup>1</sup>

على هذا الأساس يفترض خطأ الناقل البحري في حالة الحوادث الجماعية حيث لا يتصور فيها أن يكون الحادث الذي تسبب في إصابة المسافر نتيجة خطئه أو تعمد إحدائه و يتحقق ذلك متى كانت الوفاة أو الإصابة نشأت عن الغرق أو التصادم أو الجنوح أو الانفجار أو الحريق أو أي شيء له علاقة بهذه الحوادث وفي هذه الحالة يفترض خطأ الناقل<sup>2</sup>، و لكن على الناقل إذا أراد التخلص من المسؤولية أن يثبت بأنه هو وتابعوه اتخذوا العناية اللازمة لتفادي الضرر أو أن الوفاة أو الإصابة نشأت عن أسباب أخرى كخطأ المسافر مثلا<sup>3</sup>.

أما في حالة إصابة المسافر في غير الحالات المحددة السالفة الذكر، أي في حالة الحوادث الفردية، فيقع على المسافر عبء إثبات إهمال الناقل و عدم اتخاذه العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة البحرية<sup>4</sup>، مع ذلك فإن إلقاء عبء إثبات خطأ الناقل على عاتق المسافر جعله في موقف يحتم عليه البحث عن أخطاء الناقل، و بهذا نجد أن مفهوم استقلال المسافر في الحركة هو الذي دفع المشرع الفرنسي للالتقاء بعبء الإثبات على عاتق المسافر<sup>5</sup>.

لقد نهج القضاء الفرنسي ذات الطريق و هو بصدد تطبيق أحكام نص المادة 38 من قانون عقود استغلال النقل البحري الفرنسي السالف الذكر، الخاصة بالتزام الناقل بضمان

<sup>1</sup>فهد عبد الله ثابت القحطاني، المرجع السابق، ص127.

<sup>2</sup>François – Xavier Pierronnet, Responsabilité civile et passagers maritimes, Tome 01, op.cit., p 186.

<sup>3</sup> Art 38 loi 66-420 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes ; Art L.5421-4 code des transports français « Le transporteur est responsable de la mort ou des blessures des voyageurs causées par naufrage, abordage, échouement, explosion, incendie ou tout sinistre majeur, sauf preuve, à sa charge, que l'accident n'est imputable ni à sa faute ni à celle de ses préposés ». ObboFadimatouBouba, Le naufrage du navire , master en droit maritime et des transports , centre de droit maritime et des transports , université de droit Marseille, 2005.2006, p 66.

<sup>4</sup>ObboFadimatouBouba, op.cit , p 65.

<sup>5</sup>سميحة القليوبي ، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، مصر ، 1987 ، ص 334.

سلامة المسافر، و ذلك بالبحث ما إذا كان هناك دور إيجابي للمسافر في الحادثة، و أيضا البحث عما إذا كان الناقل البحري قد اتخذ الاحتياطات اللازمة للرحلة البحرية أم لا، و هذا هو جوهر فكرة استقلال المسافر في الحركة، إذن هذه الفكرة تظل هي المضمون الحقيقي الذي دفع المشرع للتخفيف من التزام الناقل، و هي ذاتها أيضا التي كانت و مازالت وراء التفرقة التي طبقتها القضاء الفرنسي في حالات كثيرة.<sup>1</sup>

من ذلك "حكم محكمة مرسيليا الذي أصدرته بصدد الراكبة على إحدى السفن السياحية لزيارة ميناء مرسيليا و جلوسها على أحد المقاعد أرادت أن تقفل أحد أبواب الصالات الجالسة بها نظرا لشدة تيار الهواء، إلا أن الراكبة عند قفلها للباب جذبت قبضته عليها بشدة، مما أدى إلى انفصال القبضة و سقوط الراكبة إلى الخلف على أرض السفينة ، و ظلت قبضة الباب بيدها بعد سقوطها، الأمر الذي وقف حائلا أمام انعقاد مسؤولية الناقل ، لأن المحكمة قالت في حيثيات حكمها أن السفينة جديدة و أن طلب الراكبة من طاقم قفل الأبواب لا ينهض دليلا على مسؤولية الناقل، خاصة و أن السفينة كانت مازالت راسية على الرصيف، و أن الرحلة كانت قد بدأت في خلال شهر من شهور الصيف و هو يونيو، الأمر الذي يبين العجلة من قفل الأبواب لأن المناخ في مثل هذه الشهر لا يعتبر بردا قارسا بل هو جو صيف و نسماته الطيبة، و أن الباب كان مثبت بجانب خلفي، و كان يمكن للراكبة أن تفكر قبل شد الباب بقوة الأمر الذي يجعل الناقل غير مسؤول عن سقوطها."<sup>2</sup>

لقد نهجت محكمة باريس التجارية ذات النهج عندما " رفضت أن تعوض راكبة أصيبت بسقوطها من سلم إداري يربط ما بين (كابينة) الراكبة و (صالون) السفينة ، و ذلك لأن سور السلم اللولبي لم يمتد تحت يد الراكبة في أثناء نزولها ، إذ أنها اعتقدت أن سور السلم الذي تضع يدها عليه دون النظر إليه مستمرا حتى النهاية ، إلا أنه انتهى فجأة ، مما أدى

<sup>1</sup> عبد الرافع موسى ،المرجع السابق ، ص 165.

<sup>2</sup> المرجع نفسه ، ص 166.

إلى سقوطها مدعية أن الناقل قد أخطأ لعدم وضعه لافتة تبين انتهاء سور السلم إلا أن المحكمة رفضت طلب التعويض ، مؤسسة ذلك على أن انقطاع سور السلم لا يشكل خطأ أو إهمال من الناقل، و أن الحادثة كانت نتيجة إهمال الراكبة و عدم يقظتها".<sup>1</sup>

كذلك يوجد حكم صادر عن المحكمة الابتدائية لتولون بتاريخ 15 جانفي 1966 في قضية مفادها "أن المسافر الذي فقد جزء من إصبعه بسبب غلق الباب المؤدي إلى أحد أسطح السفينة بقوة على يده اليسرى، إذ قررت المحكمة أنه يقع على عاتق الناقل التزام ببذل عناية، يتطلب لقيام مسؤوليته الإثبات من طرف المدعي المسافر على وجود خطأ الناقل البحري، و بما أن المسافر لم يقدّم بإثبات أن نظام غلق الأبواب لا يعمل بطريقة سليمة، أو وجد فيها خلل، و في غياب ذلك ، فإنه لا يكون مجالا لإلّا برفض الدعوى لعدم التأسيس".<sup>2</sup>

كذلك حكمت المحكمة الابتدائية بمرسيليا بتاريخ 29 أبريل 1971 في قضية مفادها " أن مسافرة سقطت على ظهرها و هي تسحب بشدة الباب المفتوح من أجل غلقه لأنها لم ترى أن الباب ظل مفتوحا بواسطة مشبك أو قفل ، إذ ألفت عبء الإثبات على عاتق المسافرة و هذا بإثبات خطأ الناقل و علاقة السببية و ووقوع الضرر ..... وجود السفينة في حالة جيدة و قوة الشدة المستمرة تستبعد وجود خلل، حيث لا يمكن للمدعية بأي طريقة برهنته".<sup>3</sup>

في نفس السياق قضت محكمة الاستئناف Aix Provence بتاريخ 20 جويلية 1988 "بأن المستأنفين لم يقيموا الإثبات بأن الناقل قصر في التزاماته العامة في ضمان سلامة المسافرين ، و المتمثلة في تجهيز السفينة بطريقة سليمة ، إذ هو التزام ببذل عناية، و بما أنه لا يوجد دليل ثابت على أن السفينة لم تكن مجهزة بطريقة سليمة ، باعتبار أن المستأنفين لم يقيموا بدليل و هذا بإثبات خطأ الناقل أو أعضاء الطاقم السفينة".<sup>4</sup>

<sup>1</sup> عبد الرافع موسى ، المرجع السابق ، ص 165

<sup>2</sup> ميراد إبراهيم، المرجع السابق ، ص 130.

<sup>3</sup> T.G.I Marseille 29 avril 1971 ; DMF 1972 ; p 279 cité : Voir : Pierre Bonassies- Christian Scapel, op.cit, p 816.

<sup>4</sup> ميراد إبراهيم، المرجع السابق ، ص 131

كذلك حكمت محكمة مرسيليا بتاريخ " بأنه لا يمكن تحليل هذا الالتزام باعتباره التزام حيطة و عناية، إذ هو التزام بتحقيق وسيلة إذ يجب على الضحية إثبات خطأ الناقل ، و انتفاء ذلك يؤدي بالضرورة إلى إضفاء طابع الخطأ في مسؤولية الناقل أو أي أحد من تابعيه و بالتالي لا مجال لقيام مسؤوليته".<sup>1</sup>

في نفس السياق أظهر القضاء الفرنسي فيما يتعلق بالمخاطر المحيطة بتنفيذ عقد النقل، أظهر تشددا من طرف الناقل لا يمكن تجاهله، و هذا ما أكده في عدة أحكام قضائية نذكر منها، حكم محكمة Brest في قضية مفادها " أنه في رحلة بحرية متجهة إلى جزيرة من جزر المحيط الأطلسي في غرب الساحل الفرنسي إذ انتزعت الأمواج القوية و غطت مقدمة السفينة مسافرة كانت تقف في مقدمة السفينة ، مما أدى إلى غرقها، و أنه معروفا في هذه المنطقة أن أمواجها عالية و خطيرة، إذ قضت المحكمة بخطأ الناقل، و ألزمته بالتعويض على أساس أنه كان يتعين على الناقل في هذه المناطق أن يتخذ الاحتياطات بأن يأمر المسافرين بالابتعاد عن ظهر السفينة و مقدمتها في مثل هذه المناطق التي يعرفها هو جيدا بأنها مناطق خطيرة، ومع ذلك لم تعوض الضحية تعويضا كاملا، بسبب أن المسافرة لم تلتزم بتعليمات الريان في بداية الرحلة حيث يعد ذلك أيضا خطأ من ناحيتها"<sup>2</sup>، و ما دام أن الحكم لم يلق قبولا من المضرور، فقد أقام استئناف أمام محكمة استئناف Rennes و التي قضت " بمسؤولية الناقل كاملة عن الضرر، حيث قررت في حيثيات الحكم أن المسافرة قد اتبعت التعليمات، و أنه كانت هناك رائحة كريهة غير محتملة كانت موجودة على الممرات و الغرف، مما اضطرها إلى الصعود إلى ظهر السفينة، إذ لم يوجد على ظهر السفينة سوى أحد أفراد الطاقم البحري يقوم بعملية مراقبة حركة المسافرين، و هو الحد الأدنى للرقابة في الظروف العادية.

<sup>1</sup> Le TGI de Marseille a retenu que « cette obligation s'analyse comme étant une obligation de prudence et de diligence , donc une obligation de moyens qu'il appartient en conséquence a la victime d'établir la faute du transporteur » ; jugement du 17 mars 1995 N° 1995/205.

<sup>2</sup>TGI Brest, 17 juin 1970, DMF 1972 p32

ترتبا على ذلك فإنه يقع على عاتق الناقل البحري أن يتخذ الاحتياطات اللازمة في مثل تلك الظروف التي قد تحيط بالرحلة البحرية حتى يؤمن سلامة المسافرين في ظروف لا يستطيعون فيها حماية أنفسهم، ومن تم تغدو حرية المسافر عبئا على الناقل في مثل تلك الظروف، و عليه أن يراعي و يراقب حركتهم في خلال الظروف التي تشكل في ازدياد المخاطر، و يكون الناقل مسؤولا عن عدم زيادة الاحتياطات في مثل تلك الظروف ، لأن التزامه قد ازداد، ومن ثم يعد مخطئا.<sup>1</sup>

يتضح من خلال هذه الأحكام، أن استقلالية المسافر في حركته يلعب دورا كبيرا في تحديد أساس مسؤولية الناقل البحري، الأمر الذي يبين مدى التشدد في مسؤولية الناقل إذا كانت الظروف قد أشارت إلى تقاعس الناقل في محافظته على تنفيذ الالتزام بضمان السلامة.<sup>2</sup>

**الفرع الثاني: أساس و طبيعة مسؤولية الناقل البحري في حالة وفاة أو إصابة المسافر**

**وفقا لاتفاقية بروكسل 1961 و القانون البحري الجزائري**

وفقا لاتفاقية بروكسل 1961 و قبل تحديد أساس و طبيعة مسؤولية الناقل البحري ، يجب علينا تذكير الشروط الثلاث الواجب تطبيقها ، و المتمثلة في :

أ/ أن يكون بين الناقل البحري و المسافر عقد نقل، فلا تنطبق على المسافر خلسة.

ب/ أن يكون عقد النقل دوليا، أي يكون مكان القيام و مكان الوصول المتفق عليهما في العقد ، واقعين في دولتين مختلفتين أو واقعين في دولة واحدة بشرط أن تمر السفينة في رحلة العقد بميناء دولة أخرى.<sup>3</sup>

ج/ أن تكون السفينة تحمل علم الدولة موقعة على المعاهدة أو يكون ميناء القيام أو ميناء الوصول واقعا في دولة متعاقدة.<sup>1</sup>

<sup>1</sup>CA. Rennes, 1<sup>er</sup> ch., 03 mai1971, DMF1972, p 31

<sup>2</sup>عبد الرافع موسى، المرجع السابق، ص 166.

<sup>3</sup> المادة الأولى من اتفاقية بروكسل 1961



أما بالنسبة لأساس مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية بروكسل 1961 فقد جاء في المادة الرابعة صراحة على " أنه يكون الناقل مسؤولا عما يحدث من الضرر الناجم عن وفاة أو الإصابة البدنية لأي مسافر، إذا كان الحادث الذي نتج عنه الضرر قد وقع أثناء النقل بسبب خطأ أو إهمال الناقل أو تابعيه في حدود وظائفهم.

تضيف الفقرة الثانية " أنه يعتبر خطأ أو إهمال الناقل أو تابعيه مفترضا ما لم يثبت العكس، و كانت الوفاة أو الإصابة الجسمية جراء غرق أو اصطدام أو جنوح أو انفجار أو حرق، أو أي شيء له علاقة بهذه الحوادث".<sup>2</sup>

ختمت الفقرة الثالثة، " بأنه باستثناء الحالات المنصوص عليها في الفقرة الثانية من هذه المادة، فإن عبء إثبات خطأ أو إهمال الناقل أو تابعيه يقع على عاتق المدعي"<sup>3</sup>. كذلك نصت المادة الخامسة من اتفاقية بروكسل 1961 " أنه إذا أثبت الناقل بأن خطأ أو إهمال المسافر، قد سبب وفاته أو إصابته الجسمية، فإنه يجوز للمحكمة أن تعفي الناقل كليا أو جزئيا من المسؤولية طبقا لأحكام قانونها"<sup>4</sup>

<sup>1</sup> المادة الثانية من اتفاقية بروكسل 1961.

<sup>2</sup>Art. 4 convention Bruxelles 1961:

1. Le transporteur sera responsable du préjudice résultant du décès ou de lésions corporelles d'un passager, si le fait générateur du préjudice ainsi subi a lieu au cours du transport et est imputable à la faute ou négligence du transporteur, ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

2. La faute ou la négligence du transporteur ou de ses préposés sera présumée, sauf preuve contraire, si la mort ou les lésions corporelles ont été causées par un naufrage, abordage, échouement, explosion ou incendie ou sont en relation avec l'un de ces événements.

تقابلها المادة 20 الفقرة الثانية من إتفاقية وارسو" إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المضرور تسبب بالضرر أو ساهم في وقوعه جاز للمحكمة طبقا لقانونها أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفف منها"

3. Sauf dans le cas prévu au par. 2 du présent article, la preuve de la faute ou de la négligence du transporteur ou de ses préposés incombe audemandeur.

<sup>4</sup> Art. 5 convention Bruxelles 1961" Si le transporteur établit que la faute ou la négligence du passager a causé sa mort ou ses lésions corporelles, ou y a contribué, le tribunal peut, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur."

من خلال استقراء نص المادة الرابعة من الاتفاقية يتضح أنه في حالة إصابة أو وفاة المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل البحري للمسافرين ، و نتيجة لخطأ أو إهمال الناقل أو تابعيه، أثناء و بسبب تأدية و وظائفهم، فهنا تقوم مسؤولية الناقل العقدية و لكن ألقت عبء الإثبات الخطأ أو الإهمال على عاتق المسافر المدعي ، و في حالة الوفاة فيكون على عاتق المدعين الورثة،<sup>1</sup> و هذا ما أكدته المادة 10 الفقرة الثالثة من الاتفاقية بنصها صراحة" بأنه في حالة وفاة المسافر ، فلا يمكن رفع دعوى التعويض إلا من ذوي حقوق الشخص المتوفى أو الأشخاص الذين يعيلهم ، و ذلك في حالة ما إذا كان يحق فقط لذوي الحقوق المذكورين أو هؤلاء الأشخاص رفع الدعوى حسب قانون المحكمة المختصة."

لكن الفقرة الثانية من نفس المادة السالفة الذكر، أقامت قرينة لمصلحة المسافر يفترض معها خطأ أو إهمال الناقل أو تابعيه ما لم يثبت العكس إذا نتجت الوفاة أو الإصابة الجسمانية بسبب غرق أو اصطدام أو جنوح أو انفجار أو حريق أو أي شيء له علاقة بهذه الحوادث فاعتبرته بصفة الحوادث الجماعية.

فالواقع أن هذه الحالات السالفة الذكر ، يصعب على المسافر إثبات خطأ الناقل أو أحد تابعيه ، كما أنه من غير المتصور في مثل هذه الحالات الكارثية أن ينسب الخطأ إلى المسافر.

دائماً في مجال الإثبات أكدت المادة التاسعة من الاتفاقية بأنه يعد باطلا و عديم الأثر كل اشتراط تعاقدية تم إبرامه قبل وقوع الحادث البحري، من شأنه قلب الإثبات و الذي يكون على عاتق الناقل.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> محمود محمد عبابنة ، المرجع السابق ، ص 218.

<sup>2</sup> نظرية الإثبات الملقى على عاتق الناقل حسب إتفاقية بروكسل تعد من النظام العام لا يجوز مخالفتها ، هذا كله حماية للمسافر الطرف الضعيف، نفس الحكم نجده بموجب إتفاقية أثينا 1974 في المادة 18،

فحسب نص المادة الخامسة من اتفاقية بروكسل 1961 المذكورة أعلاه يستطيع الناقل أن يتخلص من المسؤولية بإثبات أن الوفاة أو الإصابة نشأت بفعل خطأ أو إهمال المسافر لكي يستفيد من إعفاء كلي أو جزئي من طرف القاضي .<sup>1</sup>

من خلال النصوص القانونية المذكورة أعلاه يتضح أن اتفاقية بروكسل 1961<sup>2</sup>، تقيم مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ واجب الإثبات بوجه عام ، إلا أنه مفترض في بعض حوادث الملاحة ذات الطابع الاستثنائي،<sup>3</sup> و بالتالي استثنت المعاهدة بعض الحالات و التي يفترض فيها خطأ أو إهمال الناقل دون حاجة إلى إثبات من طرف المسافر إذا ما أصاب هذا الأخير وفاة أو إصابة جسمانية بسبب غرق السفينة ، تصادمها، جنوحها ، انفجارها، حريقها أو أي شيء له علاقة بهذه الحوادث .<sup>4</sup>

<sup>1</sup>René Rodière, Traité générale de Droit Maritime, Affrètements, Transports , Tome 03 , Editions D , France, 1970, p 277.

<sup>2</sup>من الملاحظ أن واضعوا اتفاقية بروكسل 1961 الخاصة بنقل الركاب تأثروا كثيرا بالأحكام الخاصة بأساس و طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الواردة في اتفاقية وارسو لعام 1929 ، فكلا الاتفاقيتين تعتبر مسؤولية الناقل مسؤولية شخصية عقدية ، لأنها اهتمت أساسا بعقد النقل و بينت الأضرار التي تتحقق عنها المسؤولية الناجمة عن الإخلال بالتزامات يفرضها العقد ، فبديهي ألا تعتبر مسؤولية الناقل الناجمة عن الإخلال به إلا مسؤولية عقدية ، فبهذا المفهوم اتفاقية بروكسل 1961 على غرار اتفاقية وارسو 1929 أنها تبنت النظام اللاتيني و الذي يرى أن التزام الناقل بسلامة المسافرين هو التزام بتحقيق نتيجة فتثار مسؤوليته بمجرد حصول الضرر ، و لا تنتفي إلا بإثبات السبب الأجنبي ، لكن الاتفاقية انحازت في هذا الجانب إلى النظام الأنجلوسكسوني باعتبار التزام الناقل مجرد التزام ببذل عناية لا تحقيق نتيجة ، لكنها خرجت عن قواعد المسؤولية التقصيرية و إحكام الالتزام ببذل عناية التي تفرض على المضرور تحمل عبء إثبات الخطأ ، بل عمدت إلى إعفاء المسافر من إقامة الدليل على تقصير الناقل فأقامت قرينة على خطأ الناقل بمجرد حدوث ضرر للمسافر ، بحيث ينتقل عبء الإثبات بمقتضاها من على عاتقه ليقع على عاتق الناقل،: لمزيد من التفصيل، دلال يزيد ، المرجع السابق، ص 37، عيسى غسان راضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص و أمتعتهم ، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، الأردن ، 2008، ص 79 ، عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص ، دار الفكر و القانون، مصر ، 2012، ص 289 ، طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، الطبعة الأولى ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، الأردن ، 2010، ص 135 .

<sup>3</sup>مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 384.

<sup>4</sup>محمود مختار أحمد بريري، المرجع السابق ، ص 461، علاء الدين زكي ، المرجع السابق، ص 702.

Antoine Vialard ,op.cit. p 454

بالتالي حسب الاتفاقية إذا كنا أمام حادث فردي ، وجب على المسافر إثبات خطأ الناقل و بالتالي تتعدد مسؤوليته ، أما إذا كنا أمام حادث جماعي كغرق السفينة مثلا أو اصطدامها ، فقوام المسؤولية هنا هو افتراض خطئه لا افتراض مسؤوليته.<sup>1</sup>

تجدر الإشارة أن الفقيه الفرنسي روديير René Rodière "يرى بأن الالتزام الذي يقع على عاتق الناقل البحري بمناسبة عقد النقل البحري للمسافرين بموجب اتفاقية بروكسل 1961 هو التزام ببذل عناية مع قبل عبء الإثبات في حالة الحوادث الجماعية، إذ أنها قائمة على أساس افتراض الخطأ لا افتراض المسؤولية<sup>2</sup> و لكي يستطيع الناقل التخلص من المسؤولية أن يثبت أنه و تابعوه قد اتخذوا كافة الاحتياطات الضرورية و التدابير المعقولة الذي يتخذها الناقل الحريص لتفادي الضرر وقوع الضرر.<sup>3</sup>

مع العلم هناك رأي معتبر من الفقه الفرنسي ، يؤكد بأن الالتزام الملقى على عاتق الناقل هو التزام ببذل عناية حتى ولو كان محله بذل العناية الكافية ، و القائم على افتراض خطأ أو إهمال الناقل إذا أصيب المسافر بضرر وفقا لأحكام اتفاقية بروكسل لا يعتبر التزام بضمان السلامة بمعناه الدقيق ، لأن الالتزام بضمان السلامة وفقا لمعناه المحدد في نظر

<sup>1</sup>Cette présomption semble davantage une « présomption de faute » qu'une « présomption de responsabilité » ; Lambert-Faivre, Yvonne, Droit du dommage corporel , systèmes d'indemnisation , 3<sup>ème</sup> édition , D, France , 1996, p 823.

<sup>2</sup>Si le dommage corporel a été cause « par naufrage, abordage, échouement, explosion , ou se trouve en relation avec de ces événements la faute du transporteur ou de ses préposés est présumée et le transporteur est responsable « sauf preuve contraire » , C'est une simple présomption de faute ; elle ne contredit pas essentiellement l'idée que le débiteur n'était chargé que d'une obligation de moyens , cette présomption tombe devant la preuve que le débiteur a été diligent et que ses préposés , agissant dans l'exercice de leurs fonctions , ont été pareillement diligents , La Convention ne requiert pas la preuve par le transporteur que l'accident a pour cause tel événement qui ne lui est pas imputable , Ce n'est pas une présomption de responsabilité ..... ; : René Rondière, Traité générale de Droit Maritime, Affrètements, Transports , op.cit. 277

<sup>3</sup>Philippe Delbecque, op.cit., p 580.

هذا الرأي يجب أن يلقي على عاتق الناقل البحري التزاما بتحقيق نتيجة لا يبذل عناية فقط حتى ولو قلبت فيه عبء الإثبات.<sup>1</sup>

في هذا السياق يرى الأستاذ الفرنسي فيليب دلبك « Philippe delebecque » بأنه إذا كنا أمام حوادث جماعية فالالتزام الناقل يتمثل في الالتزام بتحقيق نتيجة ، و في حالة الحوادث الفردية فالالتزام الناقل هو التزام يبذل عناية<sup>2</sup>، و يرى بأن الحل المناسب لانتفاء مسؤولية الناقل البحري للمسافرين يتمثل في إثبات السبب الأجنبي في حالة الحوادث الجماعية.<sup>3</sup>

يرى كل من الأستاذين "بيير بونا سيس و كرستيان سكايل الفرنسيين pierre-Christian Scapel bonassies " أنه في حالة ما إذا كنا أمام حادث جماعي أو كارثة كبرى majeur Sinistre فمسؤولية الناقل البحري في حالة وفاة أو إصابة المسافر تعد مسؤولية مفترضة présomption de la responsabilité و لا تنتفي إلا بإثبات السبب الأجنبي كالقوة القاهرة ، خطأ المسافر أو خطأ الغير.<sup>4</sup>

تجدر الإشارة أن اتفاقية بروكسل 1961 تطرقت للأخطاء الواردة من طرف تابعي الناقل أو مندوبيه، فالناقل البحري في هذا الصدد يعد مسؤولا عن الخطأ الواقع من تابعيه أو وكلاءه أو مستخدميه و هذا بمناسبة تأدية وظائفهم أو أثناء تأديتها و خطأه في الالتزام بتحقيق نتيجة يكون في عدم تحقق النتيجة المرجوة ، بمعنى أن خطأه كخطأ الأصيل على السواء و يجب على المسافر المضرور حتى في رجوعه على المتبوع أن يثبت خطأ التابع ، إلا أنه من الجائز أن تتحقق مسؤولية التابع على أساس الخطأ المفترض، و بالتالي فإن

<sup>1</sup> فهد عبد الرحمن كاظم محمود الكندري، المرجع السابق ، ص 128.

<sup>2</sup> « Il faut donc distinguer entre les accidents collectifs et les accidents individuels , dans le premier cas , le système repose sur la théorie de l'obligation de résultat atténuée , dans le second sur la théorie de l'obligation de moyens » ; Philippe Delebecque, op.cit., p 580.

<sup>3</sup> « La preuve de la non faute confinait à la preuve de la cause étrangère , Cette solution est , en l'occurrence , la plus appropriée » Ibid, p 580.

<sup>4</sup> Piérrebonassies-Christian scapel, op.cit., p 801. disent « il doit identifier la cause du sinistre , et cette cause identifiée , faire la preuve qu'elle lui est totalement étrangère, comme étrangère à ses préposés , pratiquement , ce qui est exigé de lui , c'est de faire la preuve d'un cas de force majeure »

مسؤولية المتبوع مقررة بحكم القانون لمصلحة المضرور و تقوم على فكرة الضمان القانوني، فالمتبوع يعتبر في حكم الكفيل المتضامن كفالة مصدرها القانون و ليس العقد ، و من ثم فإن للمتبوع الحق على تابعه محدث الضرر ما يفي من التعويض للمضرور لا على أساس أنه مسؤول معه بل لأنه مسؤول عنه.<sup>1</sup>

المشعر البحري الجزائري هو الآخر أخذ حرفيا بالأحكام الخاصة بأساس و طبيعة مسؤولية الناقل البحري للمسافرين الواردة في اتفاقية بروكسل 1961 ، فنص صراحة " على أنه يعد الناقل مسؤولا عن الضرر المؤدي للوفاة أو الإصابة الجسمانية للراكب .... إذا كان الفعل المولد للضرر قد وقع خلال عملية النقل و له علاقة بالملاحة أو استغلال السفينة أو من جراء خطأ أو إهمال الناقل أو مندوبيه خلال القيام بأعمالهم"<sup>2</sup>

تضيف المادة 843 من ق ب ج و التي تقابلها المادة الرابعة الفقرة الثانية من اتفاقية بروكسل 1961 صراحة " على أنه يفترض خطأ أو إهمال الناقل أو مندوبيه و المشار إليهما في المادة 842 ، إلا إذا ثبت العكس ، و كانت الوفاة أو الإصابات الجسمانية للراكب ... مسببة من جراء غرق أو اصطدام أو جنوح أو حريق أو أي شيء له علاقة بإحدى هذه الحوادث".<sup>3</sup>

لكن إذا ما أثبت الناقل بأن خطأ أو إهمال الراكب قد سبب وفاته أو إصابته الجسمانية ... جاز للمحكمة المختصة إبعاد مسؤولية الناقل أو تخفيفها.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> إيمان فتحي حسن الجميل ، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، المرجع السابق، ص96.

المشعر الجزائري تطرق لأحكام مسؤولية المتبوع عن أفعال تابعيه في نص المادة 136 من ق م ج بنصها صراحة " على أنه يكون المتبوع مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه تابعه بفعله الضار متى كان واقعا منه في حالة تأدية وظيفته أو بسببها أو بمناسبةها "

<sup>2</sup> المادة 842 من ق ب ج، تقابلها المادة الرابعة الفقرة الأولى من إتفاقية بروكسل 1961.

<sup>3</sup> تقابلها المادة الرابعة الفقرة الثانية من إتفاقية بروكسل 1961.

<sup>4</sup> المادة 847 من ق ب ج ، تقابلها المادة الخامسة من إتفاقية بروكسل 1961.

تجدر الإشارة أن المشرع المصري على خلاف المشرع الجزائري و معاهدة بروكسل 1961 قد أكد من خلال قانون التجارة البحرية المصري و الذي نص صراحة في المادة 257 منه " على أنه يعفى الناقل من المسؤولية المنصوص في المادة 256 ، إذا أثبت أو وفاة الراكب أو إصابته ترجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه" ، يتضح من هذا أن المشرع المصري يعتبر أن التزام الناقل البحري بنقل الأشخاص هو التزام بتحقيق نتيجة و أن مسؤوليته مسؤولية عقدية ، حيث يكفي المسافر أو ورثته أو من يعولهم إثبات أن الإصابة البدنية التي لحقت به أو وفاته نشأت عن حادث وقع خلال تنفيذ عقد النقل لإقامة الدليل على أن الناقل قد أخل بالتزامه بسلامة المسافر، و لا تنتفي مسؤوليته إلا بإثبات القوة القاهرة ، أو خطأ المضرور، أو خطأ الغير، و لا يقبل من الناقل إثبات أنه بذل جهده و توخى الحيطة والحذر في تنفيذ ما التزم به، فإذا لم يثبت الناقل سبب الحادث وبقي السبب مجهولاً فإنه لا يبرأ من المسؤولية.<sup>1</sup>

من جهة أخرى المشرع المصري على خلاف المشرع الجزائري أكد من خلال نص المادة 260 الفقرة الثانية من نفس القانون على بطلان كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث و الذي نشأ عنه ضرر و يكون من شأنه تعديل عبئ الإثبات.<sup>2</sup>

يتضح من كل هذا أن معاهدة بروكسل الخاصة بنقل الركاب لعام 1961 و كذلك القانون البحري الذي أخذ بحكم تلك المعاهدة،<sup>1</sup> يأخذون بفرضيتين ، الفرضية الأولى: مفادها

<sup>1</sup> شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري و البحري و الجوي، دار الفكر الجامعي، مصر، 2005، ص 245، عاطف محمد الفقي، المرجع السابق ، ص 405، كمال حمدي ، المرجع السابق، ص 807، يعقوب يوسف صرخوه المرجع السابق، ص 380، محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق ، 517.

<sup>2</sup> عاطف محمد الفقي ، المرجع السابق ، ص 412، محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق ، ص 518، كمال حمدي ، المرجع السابق، ص 809،

و في هذا السياق كان على المشرع الجزائري أن يحدو حدو المشرع المصري في وضع مادة من شأنها إبطال كل اتفاق تعاقدي قبل وقوع الحادث ، يعدل عبئ الإثبات ، هذا كله حماية للمسافر الطرف الضعيف ، والملاحظ كذلك أن نص المادة 260 من قانون التجارة البحرية المصري مستتبط من أحكام المادة السابعة من إتفاقية بروكسل 1961 و كذا المادة الثامنة عشر من إتفاقية أثينا 1974

أن الناقل ملزم بالتزام ببذل عناية في حالة الحوادث الفردية بمعنى يقع على عاتق المسافر الدائن المتضرر في المسؤولية العقدية ذات التزام ببذل عناية عبء إثبات تقصير المدين الناقل، و بالتالي نكون أمام خطأ واجب الإثبات ملقى على عاتق المسافر ، **الفرضية الثانية:** مفادها أنه يفترض خطأ الناقل في حالات الكوارث البحرية (sinistre majeur) أو الحوادث الجماعية و بالتالي اتفاقية بروكسل 1961 و القانون البحري الجزائري أقاموا قرينة على الخطأ المفترض للناقل بمجرد حدوث ضرر دون أن يقع على عاتق المسافر إثبات خطأ الناقل البحري و لكي تنتفي مسؤوليته ما على الناقل البحري أن يثبت أن و تابعوه قد اتخذوا كافة الاحتياطات الضرورية لدفع الضرر أو استحاله عليه اتخاذها بأن يثبت حالة تسبب المضرور أو مساهمته بخطئه في إحداث الضرر.<sup>2</sup>

<sup>1</sup>لقد كرسوا واضعوا اتفاقية بروكسل 1961 ، حماية للناقل البحري للمسافرين و هذا من خلال إعطاء مسؤولية الناقل الطابع الشخصي و بناءها على الأساس الخطئي ، إذ تعد من الاعتبارات التي تتلائم إلى حد بعيد مع وضعية النقل البحري للمسافرين في الجزائر ، و هذا بالنظر للظروف الاقتصادية و المالية لشركة النقل البحري للمسافرين المحنكة لسوق النقل البحري ، فهذا الأخير يعد استغلالا تجاريا يستهلك نفقات ضخمة ، سواء تعلق الأمر بجانب إعداد أسطول بحري و تجهيزه كافتناء سفن جديدة بصفة دورية ، أو بجانب المراقبة التقنية للسفن التجارية البحرية القديمة و فحصها و صيانتها و التي كثيرا ما تلجأ إليها شركة النقل البحري للمسافرين في محاولة منها لتشغيلها لمدة أطول ، لذلك مراعاة منه لهذه المعطيات الاقتصادية تعمد المشرع الجزائري من خلال القانون البحري الجزائري إلى توفير الحماية التشريعية اللازمة للناقل البحري للمسافرين ، إذ تتجلى هذه الحماية في اعتبار مسؤولية الناقل البحري مسؤولية شخصية قائمة على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس .

<sup>2</sup>Nature juridique du contrat de transport maritime de passagers ; article Cite dans le site électronique : date de consultation : 17-09-2017// <http://jurismaroc.vraiforum.com/t436-Nature-juridique-du-contrat-de-transport-des-passagers.htm>

إذا كانت مسؤولية الناقل البحري للمسافرين قائمة على أساس الخطأ المفترض ، يتخلص منها الناقل بإثباته أنه لم يرتكب هو أو من يقوم مقامه أي خطأ ، فقد دعمت إتفاقية بروكسل 1961 و القانون البحري الجزائري هذا النظام بقواعد تذكرنا بقرينة المسؤولية ، حين تنص على إمكانية التنصل من المسؤولية بإثبات أن سبب الوفاة أو الإصابة الجسمانية كان بفعل أو إهمال المسافر، هذا ولا بد من مراجعة نص المادة 843 من ق ب ج و جعلها مسايرة لما ورد في أحكام المادة 63 من ق ت ج ، وهذا بنكريس فكرة المسؤولية المفترضة والتي لا تنتفي إلا بإثبات السبب الأجنبي و هذا على غرار المشرع المصري الذي وفر حماية كبيرة لجمهور المسافرين عن طرق البحر .



وبذلك وفقت الاتفاقية بين الرغبة في عدم الإثقال على الناقل البحري للمسافرين من جهة ، فجعلت التزام الناقل بالتزام ببذل العناية الواجبة لضمان سلامة المسافر، و حماية المسافرين المضروور من جهة أخرى بإعفائه من عبء الإثبات بافتراض خطأ الناقل.

**الفرع الثالث: أساس و طبيعة مسؤولية الناقل البحري في حالة الوفاة أو إصابة المسافر**

**وفقا لاتفاقية أثينا 1974 المعدلة ببروتوكول 2002.**

لم تختلف اتفاقية أثينا 1974 الخاصة بنقل الركاب و أمتعتهم بحرا في نسختها الأصلية عن اتفاقية بروكسل 1961 الخاصة بنقل الركاب بطريق البحر من حيث أساس و طبيعة مسؤولية الناقل البحري للمسافرين في حالة الوفاة أو الإصابة الجسمية.

إذ طبقا لنص المادة الثالثة من اتفاقية أثينا 1974 " يكون الناقل مسؤولا عن الأضرار الناجمة عن وفاة أو الإصابة الجسمية لأحد الركاب .... و كان السبب الذي ألحق الضرر قد جرى خلال عملية النقل و كان نتيجة خطأ أو إهمال الناقل أو تابعيه أو وكلائه أثناء ممارسة مهامهم،

تضيف الفقرة الثانية من نفس المادة " أنه يقع عبء إثبات أن الضرر الذي وقع خلال عملية النقل، يقع على عاتق المدعي"،

الفقرة الثالثة "يفترض خطأ أو إهمال الناقل أو تابعيه أو وكلائه أثناء تأدية مهامهم ، إلا إذا ثبت العكس، و كانت وفاة الراكب أو إصابته الجسمية نتجت بصورة مباشرة أو غير مباشرة ، بسبب غرق أو اصطدام أو جنوح أو انفجار أو حريق أو من عيب في السفينة"<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Art. 03 Convention d'Athènes de 1974 « Le transporteur est responsable du préjudice résultant du décès ou de lésions corporelles d'un passager et... si le fait générateur du préjudice subi a eu lieu au cours du transport et est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur ou de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leur fonctions.

La preuve de ce que le fait générateur du préjudice est survenu au cours du transport, ainsi que la preuve de l'étendue du préjudice, incombe au demandeur

La faute ou la négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions est présumée, sauf preuve contraire, si la mort ou les lésions corporelles du passager

يتضح من خلال نص المادة الثالثة من اتفاقية أثينا 1974 ، أن أحكام المعاهدة على غرار اتفاقية بروكسل 1961 الخاصة بنقل الركاب تجعل عبء إثبات خطأ أو إهمال الناقل أو تابعيه أو وكلائه يقع على عاتق المسافر المضرور ، أي أن خطأ الناقل ليس مفترضا في حالة الحوادث الفردية بل يكون الخطأ واجب الإثبات من طرف المسافر.<sup>1</sup>

كما أن اتفاقية أثينا أكدت موقف اتفاقية بروكسل فيما يتعلق بالحوادث الجماعية و هي الحالات التي يكون فيها خطأ أو إهمال الناقل أو تابعيه أو وكلائه مفترضا دون الحاجة لإثبات الضرر من طرف المسافر و هذا في بسبب غرق السفينة أو تصادمها أو جنوحها أو انفجارها ، أو بسبب عيب في السفينة،<sup>2</sup>

من جهة أخرى نصت المادة السادسة من اتفاقية أثينا و التي تقابلها المادة الخامسة من اتفاقية بروكسل " أنه إذا أثبت الناقل أن الوفاة أو الإصابة الجسمية التي لحقت بالمسافر تعود بصورة مباشرة أو غير مباشرة لخطأ أو إهمال المسافر فإنه يجوز للمحكمة أن تستبعد مسؤولية الناقل كليا أو جزئيا و ذلك وفقا لأحكام قانونها"<sup>3</sup>

بالنسبة للتعديل اللاحق باتفاقية أثينا 1974 بموجب بروتوكول 2002، فإن أساس مسؤولية الناقل البحري فيما يخص الوفاة أو الإصابة الجسمية للمسافر قوامها المسؤولية

.....résultent directement ou indirectement d'un naufrage, d'un abordage, d'un échouement, d'une explosion ou d'un incendie, ou d'un défaut du navire. »

<sup>1</sup> المادة الثالثة الفقرة الثانية من إتفاقية أثينا 1974 تقابلها المادة الرابعة الفقرة الثالثة من إتفاقية بروكسل 1961.

<sup>2</sup> الفقرة الثالثة من المادة الثالثة من إتفاقية أثينا 1974 هي مطابقة مع الفقرة الثانية من المادة الرابعة من إتفاقية بروكسل 1961 ، الإختلاف يكمن في إضافة حالة " العيب الموجود في السفينة" ، تنتفي مسؤولية الناقل في هذه الحالة بأن يثبت بأنه بذل الجهد اللازم في جعل السفينة و إبقائها صالحة للملاحة و تجهزتها تقنيا و بشريا .

Jacques putzeys,op,cit ,p255.

<sup>3</sup>Art.6Convention d'Athènes de 1974 « Faute du passager : « Si le transporteur établit que la mort ou les lésions corporelles du passager, la perte ou les dommages survenus à ses bagages sont dus, directement ou indirectement, à la faute ou à la négligence du passager, le tribunal saisi peut, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur. »

المفترضة présomption de la responsabilité و لا تنتفي مسؤوليته إلا بإثبات السبب الأجنبي القوة القاهرة خطأ الغير أو خطأ المسافرين.

بروتوكول أثينا لعام 2002 فرق بين الأضرار اللاحقة بالمسافر بمناسبة حدث بحري من جهة و ثانياً بمناسبة إذا ما كنا أمام حدث غير بحري.<sup>1</sup>

فالحدث البحري événement maritime " يقصد به غرق، انقلاب، اصطدام، أو جنوح السفينة، انفجار، أو حريق على متن السفينة، أو عيب في السفينة".<sup>2</sup>

في هذا السياق نصت المادة الثالثة من بروتوكول 2002 " على أنه في حالة وقوع ضرر نجم عنه وفاة أو إصابة جسمية للمسافر بسبب حدث بحري ، فالناقل مسؤول عن الضرر الذي لا يجب أن يتعدى 250000 وحدة حسابية ، ما لم يثبت أن الحادث كان : أ/ ناتج عن عمل من أعمال الحرب ، أو أعمال عدوانية ، أو حرب أهلية أو التمرد أو ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي لا مفر منه و لا يمكن مقاومته، ب/ إذا كان ناتج بسبب تصرف أو إهمال عمدي من طرف الغير بقصد إحداث الضرر ."<sup>3</sup>

الملاحظ من خلال هذه المادة أن بروتوكول 2002 اعترف بالسبب الأجنبي و هذا من خلال تطبيقات القوة القاهرة التي لا يمكن توقعها و لا ردها، إلى جانب فعل الغير .

<sup>1</sup> François – Xavier Pierronnet, Responsabilité civile et passagers maritimes, Tome 2, Presses universitaires D'Aix Marseille, France , 2004, p .512

<sup>2</sup> Art 03/05 du protocole 2002 «événement maritime» désigne le naufrage, le chavirement, l'abordage ou l'échouement du navire, une explosion ou un incendie à bord du navire ou un défaut du navire

<sup>3</sup> Art 03/01 du protocole 2002 :

« En cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager causées par un événement maritime, le transporteur est responsable dans la mesure où le préjudice subi par le passager pour un même événement ne dépasse pas 250 000 unités de compte, sauf si le transporteur prouve que l'événement:

a/ résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible; ou

b/ résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer l'événement.

تشير المادة السادسة من البروتوكول و التي لم يمسهما التعديل و الموجودة في اتفاقية أثينا الأصلية و المتعلقة بحالة خطأ المسافر و الذي يكون سبب في الوفاة أو الإصابة الجسمانية إلى استبعاد أو تخفيف مسؤولية الناقل البحري في هذه الحالة .

هذا فيما يتعلق بالحادث البحري ، أما فيما يخص الوفاة أو الإصابة الجسمانية التي تلحق بالمسافر بمناسبة حادث غير بحري « non maritime » En cas d'accident par le passager ، في هذه الحالة أساس مسؤولية الناقل البحري قوامها الخطأ الواجب الإثبات من طرف المسافر المتضرر .<sup>1</sup>

### المطلب الثاني: أساس و طبيعة مسؤولية الناقل البحري في حالة فقدان أو تلف الأمتعة

نقل الأمتعة الخاصة بالمسافرين تعد عملية فرعية بالنسبة لنقل الأشخاص، فليس من عقد مميز يخص نقل الأمتعة، و إنما عقد نقل المسافر هو سند العلاقة بين المسافر و الناقل، و هو الذي بموجبه يلتزم الناقل البحري بنقل أمتعة المسافر و الحفاظ عليها طوال الرحلة البحرية.

لعل الالتزام بالمحافظة على الأمتعة أساس و طبيعة قانونية مثله مثل الالتزام بضمان سلامة المسافرين ، فهل يعد التزام بتحقيق نتيجة أم التزام ببذل عناية ، هل أساس مسؤولية الناقل في حالة فقد أو تلف الأمتعة يحكمه الخطأ الواجب الإثبات أم الخطأ المفترض أم المسؤولية المفترضة؟

بناء على ذلك سيتم التطرق في هذا المطلب، لأساس و طبيعة مسؤولية الناقل البحري في حالة فقد أو تلف الأمتعة وفقا لاتفاقية بروكسل 1967 و القانون البحري الجزائري

<sup>1</sup>François – Xavier Pierronnet, Responsabilité civile et passagers maritimes, Tome 2, ,op.cit, p 515.

Art 03/02 du protocole 2002 : « En cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager non causées par un événement maritime, le transporteur est responsable si l'événement générateur du préjudice est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur. La preuve de la faute ou de la négligence incombe au demandeur. »

الذي أخذ منها (الفرع الأول)، ثم لأساس و طبيعة مسؤولية الناقل البحري في حالة فقد أو تلف الأمتعة وفقا لاتفاقية أثينا 1974 و بروتوكولها المعدل 2002(الفرع الثاني).

**الفرع الأول: أساس و طبيعة مسؤولية الناقل البحري في حالة فقدان أو تلف الأمتعة وفقا لاتفاقية بروكسل 1967 و القانون البحري الجزائري**

طبقا للاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل أمتعة المسافرين بحرا و المبرمة في 27 ماي 1967 الموقعة ببروكسل ، فإن مجال تطبيقها " يسري على كل نقل دولي و ذلك : أ/ عندما تكون السفينة مسجلة لدى دولة متعاقدة ، أو ب/ يكون عقد النقل مبرما في دولة متعاقدة ، أو ج/ يكون مكان المغادرة واقعا في دولة متعاقدة بناء على عقد النقل".<sup>1</sup>

أما بالنسبة لأساس مسؤولية الناقل البحري عن فقدان أو تلف الأمتعة وفقا لاتفاقية بروكسل 1967، يعد الناقل مسؤولا عن فقدان الأمتعة أو إصابتها بأضرار و ذلك فيما إذا كان منشأ الفقدان أو الضرر حاصلًا خلال النقل ومنسوبا لخطأ أو إهمال الناقل أو مندوبيه أثناء قيامهم بمهامهم.<sup>2</sup>

في نفس السياق لا يعد الناقل فيما يخص المركبات ، مسؤولا عن فقدانها أو عما يصيبها من ضرر ناشئ أو ناجم عن أعمال أو خطأ الريان أو البحار أو الملاح أو مندوبي الناقل في ملاحه السفينة أو إدارتها خلال النقل.<sup>3</sup>

لقد تطرقت الاتفاقية للأمتعة المودعة التي تودع لدى الناقل و المتمثلة في الأشياء التي لها قيمة كالأواني الذهبية و الساعات و الحلي أو الأشياء الفنية.<sup>4</sup> و فيما يخص الإثبات المتعلق بمدى الفقدان أو الضرر، و كذا فيما إذا كان الحادث المسبب للفقدان أو الضرر واقعا خلال النقل، فإن واجب الإثبات يتحمله المسافر "1

<sup>1</sup> المادة الثانية من إتفاقية بروكسل 1967.

<sup>2</sup> الفقرة الأولى من المادة الرابعة من إتفاقية بروكسل 1967.

<sup>3</sup> الفقرة الثانية من المادة الرابعة من إتفاقية بروكسل 1967

<sup>4</sup> الفقرة الثالثة من المادة الرابعة من إتفاقية بروكسل 1967.

غير أنه يعتبر خطأ أو إهمال الناقل أو مندوبيه أو وكلائه ثابتا بالقرينة ما لم يثبت العكس ، و ذلك فيما يتعلق بفقدان الأمتعة أو إصابتها بضرر ، و فيما يتعلق بفقدان أمتعة الحجرة أو إصابتها بأضرار ، فإن إثبات ذلك الخطأ أو الإهمال يقع على عاتق المسافر ، إلا إذا كان الفقدان أو الضرر متأتيا من غرق السفينة أو اصطدامها أو جنوحها أو انفجار أو حريق فيها، أو متصلا بأحد هذه الأحوال.<sup>2</sup>

يتضح من نصوص اتفاقية بروكسل 1967 أن أساس و طبيعة مسؤولية الناقل البحري فيما يخص أمتعة المسافرين ، قد بينت الفرق بين الأمتعة المسجلة و السيارات و أمتعة الحجرة و الأمتعة المودعة .

فيما يتعلق بالأمتعة المسجلة و السيارات ، فإن الالتزام المفروض على الناقل البحري هو التزام ببذل عناية مع قلب عبء الإثبات بافتراض الخطأ من طرف الناقل ، أي أن الناقل مكبل بقرينة الخطأ و على ذلك يكون على الناقل لدفع المسؤولية أن يثبت أنه و تابعوه قد اتخذوا كافة الاحتياطات الضرورية و التدابير المعقولة الذي يتخذها الناقل الحريص لتفادي الضرر وقوع الضرر.

إذ هذا الطرح يتفق مع مقتضيات العدالة، لأن تكليف المسافر صاحب هذه الأمتعة بإثبات وقوع خطأ من طرف الناقل من شأنه أن يؤدي إلى الإجحاف في حقه ، كونه يظل بعيدا عن أمتعته المسجلة بعد تسليمها إلى الناقل و التنازل عن حيازته المادية لهذا الأخير، لذا من المنطقي حسب اتفاقية بروكسل أن يكون خطأ أو إهمال الناقل مفترضا في الالتزام بالمحافظة على الأمتعة خلال الرحلة البحرية.

بالنسبة لأمتعة الحجرة فإن مسؤولية الناقل البحري قوامها الخطأ الواجب الإثبات من طرف المسافر، إلا أنه مفترض في بعض حوادث الملاحة ذات الطابع الاستثنائي، و بالتالي

<sup>1</sup> الفقرة الرابعة من المادة الرابعة من إتفاقية بروكسل 1967

<sup>2</sup> الفقرة الخامسة من المادة الرابعة من إتفاقية بروكسل 1967

استثنت المعاهدة بعض الحالات و التي يفترض فيها خطأ أو إهمال الناقل دون حاجة إلى إثبات من طرف المسافر إذا كان الضرر اللاحق بأمّعة الحجرة بسبب غرق السفينة، تصادمها، جنوحها، انفجارها، حريقها أو أي شيء له علاقة بهذه الحوادث (الفقرة الأخيرة من المادة الرابعة من الاتفاقية).

أما فيما يتعلق بالأمّعة المودعة لدى الناقل و التي لها قيمة ثمينة كأساس مسؤولية الناقل يكون في حالة الاتفاق الصريح المبرم مع المسافر و الذي بموجبه يلتزم الناقل ببذل عناية ، و في حالة ثبوت ضرر فإن المسافر وجب عليه إثبات خطأ الناقل .  
في المقابل نجد المشرع البحري الجزائري قد أخذ بالأحكام الواردة في اتفاقية بروكسل 1967.

ففيما يتعلق بأمّعة الحجرة ، فخطأ أو إهمال الناقل أو مندوبيه يعد مفترضا ، إذا كان الضرر اللاحق بأمّعة الحجرة بسبب غرق أو اصطدام أو جنوح أو انفجار أو حريق أو أي شيء له علاقة بهذه الحوادث، في غير تلك الحالات فخطأ الناقل يعد واجب الإثبات من طرف المسافر المتضرر.<sup>1</sup>

فيما يخص الأمّعة المسجلة و المنقولة في عنبر السفينة ، فإن الإثبات بأن الفعل المنشئ للضرر قد طرأ خلال عملية النقل و أنه يتعلق بملاحة أو استغلال السفينة يكون على عاتق المسافر المدعي ، كما يكون على هذا الأخير إثبات مدى الضرر.<sup>2</sup>

بالنسبة للأمّعة المودعة لدى الناقل فإن أساس و طبيعة مسؤولية الناقل البحري عن فقدان النقود و السندات و الأشياء الأخرى و المجوهرات و الآثار الفنية إذا كانت بموجب اتفاق صريح مع المسافر،<sup>3</sup> في هذه الحالة الناقل عليه أن يبذل العناية اللازمة للرجل المعتاد في المحافظة على تلك الأمّعة وفقا للاتفاق المبرم ، و إذا ما لحق بها ضرر فالمسافر عليه

<sup>1</sup> المادة 843 من ق ب ج و هي مطابقة للفقرة الخامسة من المادة الرابعة من إتفاقية بروكسل 1967.

<sup>2</sup> المادة 845 من ق ب ج المقابلة للمادة الرابعة الفقرة الرابعة من إتفاقية بروكسل 1967.

<sup>3</sup> المادة 846 من ق ب ج المقابلة للمادة الرابعة الفقرة الثالثة من إتفاقية بروكسل 1967.

إثبات خطأ الناقل، مع العلم أنه في حالة اعتذار الناقل البحري عن قبول المحافظة على هذه الأمتعة ، فلا يعد مخلا بالتزامه كناقل بحري، و لا يوصف بأنه خطأ يستوجب المسؤولية. الفرع الثاني: أساس و طبيعة مسؤولية الناقل البحري في حالة فقدان أو تلف الأمتعة وفقا لاتفاقية أثينا 1974 المعدلة ببروتوكول 2002.

لم تفرق الاتفاقية بين الوفاة أو الإصابة اللاحقة بالمسافرين و ذلك أثناء تنفيذ عقد النقل، و بين فقدان أو تلف الأمتعة ، فالمسؤولية هنا مسؤولية عقدية تنشأ عن إخلال الناقل بالالتزام الأساسي في عقد النقل، وهو توصيل المسافر و أمتعته سليما معافى إلى ميناء الوصول.

فبموجب اتفاقية أثينا في نسختها الأصلية، يكون الناقل مسؤولا إذا ما أصاب أمتعة المسافر فقد أو تلف خلال عملية النقل بفعل خطأ أو إهمال الناقل أو تابعيه أو وكلائه ، و هذا بسبب تأدية وظيفتهم<sup>1</sup>.

لكن عبء إثبات الضرر اللاحق بالأمتعة يقع على عاتق المسافر المتضرر.<sup>2</sup> فيما يتعلق أمتعة القمرة أو الحجرة، إذا كان فقدانها أو تلفها جراء حالات الغرق أو اصطدام أو جنوح أو انفجار أو حريق أو من عيب في السفينة، و التي يكون بمقتضاها خطأ الناقل مفترضا دون أن يكون على عاتق المسافر عبء إثبات خطأ الناقل.<sup>3</sup> هذا يعني أن التزام الناقل البحري فيما يخص فقدان أو تلف أمتعة الحجرة، هو التزام ببذل عناية مع افتراض الخطأ، أي أن الناقل مكبل بقريضة الخطأ.

<sup>1</sup> الفقرة الأولى من المادة الثالثة من إتفاقية أثينا 1974 .

<sup>2</sup> المادة الثالثة الفقرة الثانية من إتفاقية أثينا 1974

<sup>3</sup> الفقرة الثالثة من نفس المادة.



أما باقي الأمتعة الأخرى فيعد خطأ أو إهمال الناقل مفترض ما لم يثبت العكس وبغض النظر عن طبيعة الحادث المسبب للضرر، وفي جميع الحالات الأخرى فإن على المسافر المدعي أن يثبت خطأ أو إهمال الناقل.<sup>1</sup>

يتضح من خلال نصوص اتفاقية أثينا على غرار اتفاقية بروكسل 1967 أنها ألقت عبء الإثبات على عاتق المسافر المتضرر ، فقد ألزمته بإثبات الخطأ الذي وقع من الناقل أو تابعيه أو وكلائه و سبب له ضرر ، أي أنه مكبل بقريضة الخطأ الواجب الإثبات ، و استثناء يعد خطئه مفترضا في حالات الحوادث الجماعية المذكورة أعلاه<sup>2</sup> ، و لكي يستطيع الناقل أن يبرئ ذمته من المسؤولية بأن يثبت أنه هو أو تابعيه أو وكلائه قد بذلوا التدابير و الاحتياطات اللازمة لتفادي وقوع الضرر أو استحالة اتخاذها كأن يثبت خطأ أو إهمال المسافر لكي يستفيد من إعفاء كلي أو جزئي من المسؤولية.

فيما يتعلق ببروتوكول 2002 ، فإن أساس مسؤولية الناقل البحري فيما يخص فقدان أو تلف الأمتعة هي الأخرى فرقت بين الأمتعة المسجلة و أمتعة الحجرة .

إذ يعد الناقل مسؤولا عن فقدان أو تلف أمتعة الحجرة ، بسبب خطأ أو إهمال الناقل بمناسبة حادث بحري سواء كان بفعل تصادم أو غرق أو انفجار أو حريق أو جنوح أو بسبب عيب في السفينة<sup>3</sup>، فنكون هنا أمام خطأ الناقل المفترض و لا تنتفي مسؤوليته إلا بإثبات أنه هو وتابعيه قد اتخذوا كل الإجراءات المعمول بها في المحافظة على الأمتعة

<sup>1</sup>Art 03/03 Convention d'Athènes de 1974 « En ce qui concerne la perte ou les dommages survenus aux autres bagages, la faute ou la négligence en question est présumée, sauf preuve contraire, quelle que soit la nature de l'événement générateur. Dans tous les autres cas, la preuve de la faute ou de la négligence incombe au demandeur. »

<sup>2</sup>Philippe Delebecque, op.cit., p 587.

<sup>3</sup>Art 03/03 du protocole 2002 « En cas de préjudice résultant de la perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine, le transporteur est responsable si l'événement générateur du préjudice est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur. Il y a présomption de faute ou de négligence du transporteur en cas de préjudice causé par un événement maritime

باستثناء إذا كان سبب الضرر بفعل المسافر نفسه، في هذه الحالة يعفى أو تخفف مسؤوليته.

في المقابل إذا كان فقدان أو تلف مختلف الأمتعة بسبب حادث غير بحري، في هذه الحالة يكون المسافر ملزم بإثبات خطأ أو إهمال الناقل البحري، أي نكون أمام خطأ واجب الإثبات.<sup>1</sup>

أما بالنسبة للأمتعة الأخرى المسجلة كالسيارات أو الأمتعة المحمولة على متنها ، إذ يكون الناقل مسؤولاً عن فقدانها أو تلفها ، ما لم يثبت الناقل البحري أن الضرر لم يكن ناتج عن خطأ أو إهمال من جانبه ،<sup>2</sup> فالالتزام الناقل البحري في هذا السياق هو التزام ببذل عناية مع قلب عبء الإثبات بافتراض الخطأ من طرف الناقل و حتى تنتفي مسؤوليته وجب عليه أن يثبت أنه و تابعوه قد اتخذوا كافة الاحتياطات الضرورية و التدابير المعقولة الذي يتخذها الناقل الحريص لتفادي الضرر وقوع الضرر .

<sup>1</sup> الفقرة الثانية من المادة الثالثة من بروتوكول أثينا 2002.

<sup>2</sup>Pi re bonassies-Christian scapel,op.cit, p 803

**المبحث الثاني: حالات تحقق مسؤولية الناقل البحري للمسافرين وطرق دفعها**

بعدها اتضح لنا أن أساس مسؤولية الناقل البحري للمسافرين في ظل الاتفاقيات الدولية تتمحور بين حالات يكون فيها خطأ الناقل واجب الإثبات و حالات أخرى قوامها الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس هذا من جهة، و في المقابل قد تكون مسؤولية الناقل البحري مبنية على أساس المسؤولية المفترضة و التي لا تنتفي إلا بإثبات السبب الأجنبي.

واستكمالا منا في دراسة الأحكام العامة أو الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري للمسافرين و المقررة بموجب الاتفاقيات الدولية أو تلك المقررة بموجب القانون البحري الجزائري، ارتأينا أن نقسم هذا المبحث إلى مطلبين، خصصنا الأول منه للبحث في حالات تحقق مسؤولية الناقل البحري للمسافرين تاركين المطلب الثاني للحديث عن وسائل دفع مسؤولية الناقل البحري.

**المطلب الأول: حالات تحقق مسؤولية الناقل البحري للمسافرين**

تتعدد مسؤولية الناقل البحري للمسافرين عندما يخل هذا الأخير بأي من الالتزامات التي يفرضها القانون، و هي تنفيذ عقد النقل البحري على وجه السليم ، إذ يلتزم الناقل بتوصيل المسافر سليما معافى إلى ميناء الوصول، و بما أن المسؤولية العقدية بصفة عامة هي جزء الإخلال بالتزام تعاقدي، إذ يكون هذا الأخير مسؤولا عن الإخلال بالتزام بضمان سلامة المسافرين أو الركاب و يأخذ ذلك صورة حادث بحري،<sup>1</sup> إذ تتمحور حالات مسؤولية الناقل البحري في الأضرار البدنية نخص بالذكر هنا حالتها الوفاة أو الإصابة الجسمانية (الفرع الأول) ، و يعد الناقل البحري مسؤولا أيضا عن الأضرار المادية سواء تمثلت في ضرر التأخير أو إخلاله بالتزام بالمحافظة على الأمتعة ( الفرع الثاني).

<sup>1</sup> كما سلف الذكر، أشارت صراحة الاتفاقيات الدولية لحالتها الوفاة و الإصابات الجسمانية و فقد أو تلف الأمتعة: المادة الرابعة من اتفاقية بروكسل 1961، 1967، المادة الثالثة من اتفاقية أثينا 1974 في نسختها الأصلية و بروتوكولها المعدل لعام 2002، المشرع الجزائري في المادة 842 من ق ب ج

## الفرع الأول: مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار البدنية

تقوم مسؤولية الناقل البحري على ثلاث عناصر الخطأ الضرر و علاقة السببية لتوقيع المسؤولية على عاتق الناقل حيال حدوث الضرر، هذا الأخير يعرف على أنه الأذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه أو في مصلحة مشروعة له سواء كان ذلك الحق أو تلك المصلحة ذات قيمة مالية أو لم يكن ، فالضرر شرط ضروري لقيام المسؤولية العقدية<sup>1</sup>، إذ لا يكفي فيها وقوع الخطأ من المدين أي عدم وفائه بالتزامه العقدي لأن الدائن ليس له أن يشكو من عدم وفاء المدين بالتزامه إلا إذا كان عدم الوفاء سبب له ضررا، و لأن المسؤولية ليست إلا التزاما بالتعويض و أن هذا التعويض يقدر بقدر الضرر، فإذا انعدم الضرر لم يكن ثمة محل للتعويض .

فالأضرار البدنية تتحقق متى مست سلامة المسافر الجسدية، و يوصف الضرر البدني كثيرا بالأذى البدني و تتمثل أقصى درجاته في إزهاق الروح أي الوفاة، و يشمل الضرر البدني كافة المظاهر الأخرى لانتهاك السلامة الجسدية للمسافر مثل الجرح و النزيف و بتر

<sup>1</sup> صلال حسين علي الجبوري، تعويض الضرر الأدبي في المسؤولية المدنية، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، مصر، 2014، ص 30.

**الضرر نوعان 1/ الضرر المادي :** هو إخلال بمصلحة المضرور ذات قيمة مالية ، يشمل ما يصيب المضرور من خسارة مالية و ما فاته من كسب ، فالنقعات التي يتكدها المصاب في حادثة على سبيل العلاج ، و عجزه عن الكسب عجزا جزئيا أو كليا مؤقتا أو دائما ، الضرر المادي يشمل التعويض لمزيد من التفصيل أنظر: صلال حسين علي الجبوري المرجع السابق ، ص 32 .. 2/ **الضرر الأدبي :** هو الضرر الذي يصيب الشخص في مصلحة غير مالية ، أو هو الألم الذي يصيب الشخص سواء كان ألما جسمانيا أو ألما نفسيا ترتب على المساس بعاطفته أو كرامته أو بأي معنى من المعاني التي يحرص عليها الناس ، فإصابة شخص في حادثة لا يترتب عليها فحسب ضرر مادي يتمثل فيما يتكده من نفقات العلاج أو في عجزه عن الكسب ، بل يترتب عليها أيضا ضرر أدبي يتمثل في الألم الجثماني الذي يعانيه من جراء الإصابة ، و في الألم النفسي الذي قد يحسه من جراء ما نتج عنها من تشويه و خاصة إذا كان المصاب من النساء ، و غرق الإبن في كارثة بحرية مثلا تسبب للوالدين ضررا أدبيا يتمثل في اللوعة و الألم ، و المساس بالسمعة و التشهير يصيب الشخص بضرر أدبي في كرامته و إلخ و لا فرق بين نوع الضرر المادي و الأدبي من حيث مبدأ التعويض، : فهد عبد الرحمن كاظم محمود الكندري، المرجع السابق ، ص 88.

الأطراف و الكسور و الشروخ و الحروق و الكدمات و الأمراض التي يسببها حادث أثناء الرحلة و منها الأمراض العصبية و يكون الناقل مسؤولاً عن جميع هذه الأضرار.<sup>1</sup>

فعلية قد يكون مصدر الأضرار اللاحقة بالمسافرين أثناء الرحلة البحرية جراء حالتها الوفاة أو الإصابة الجسدية.

### الفقرة الأولى: الضرر الناشئ عن الوفاة

إن حق الإنسان في الحياة هو في صدارة الحقوق التي كفلت حمايتها جميع النظم القانونية، فهي أهم الحقوق للصيقة بشخصية الإنسان، أي له الحق في أن يعيش المدة الطبيعية لحياته على الأرض و التي قررها له الله تبارك و تعالى، و هذا الحق هو أسمى الحقوق و أعلاه لحرص الإنسان على سلامة حياته، فهي أعلى شيء يملكه.

يقصد بحق في الحياة هو مصلحة الفرد المشروعة في أن يبقى جسمه مؤدياً لكل الوظائف العضوية المقررة له على النحو الطبيعي، و ذلك من خلال المدة الزمنية المقررة له أن يحيها بحيث لا يحرم بغير حق من أي وحدة من الوحدات الزمنية ، يترتب عن كل ذلك أن كل مساس بهذا الحق الذي من شأنه أن يحرم الإنسان من نصيبه في أن يحيا المدة الطبيعية المقررة له، يعد ضرراً محققاً يستوجب التعويض.<sup>2</sup>

فالاعتداء على السلامة الجسدية قد تنتج عنه الوفاة مباشرة ، أو يصاب بإصابة مميتة تؤدي إلى وفاته بعد مدة من الزمن متأثراً بها .

فعلية قد يترتب على عملية النقل البحري للمسافرين حوادث مميتة، قد تقع فوراً و قد تتراخى بعض الوقت بعد الحادث، مما يعني أنه يوجد أضرار قبل الوفاة، فضلاً عن ضرر الموت في حد ذاته.

<sup>1</sup> هاني دويدار ، قانون النقل ، المرجع السابق ، ص 93.

<sup>2</sup> طه عبد المولى طه ، التعويض عن الأضرار الجسدية في ضوء الفقه و القضاء ، دار الكتب القانونية، مصر ، 2002، ص 117.

## أولاً: الضرر قبل الوفاة

قد يصاب المسافر بضرر قبل وفاته ، كمصاريف محاولة علاجه في المستشفى و ما يفوته من كسب في فترة بقائه فيها ، إذ يجوز التعويض عن الأضرار المادية التي تصيب المورث قبل وفاته ، كتكاليف العلاج ، و العجز عن الكسب بسبب المرض و فوات الفرص المالية ، و بالتالي ينشأ الحق في التعويض في ذمة المتوفي قبل وفاته و ينتقل بعد ذلك إلى ورثته.<sup>1</sup>

لقد كرس المشرع الجزائري في شأن هذه الأضرار على معيار ما فات الدائن من كسب و ما لحقه من خسارة في تقدير التعويض عنها من طرف القاضي، طبقاً لأحكام نص المادة 182 من ق م ج.

كما تشمل الأضرار الواقعة قبل الوفاة الأضرار الأدبية و المتمثلة في الآلام الجسمانية التي تلحق بالمسافر في لحظات استقبال الموت و كذلك النفسية منها التي يعانها بفقده الأمل في الحياة.<sup>2</sup>

## ثانياً: ضرر الموت

العنصر الثاني من عناصر التعويض في حالة وفاة المسافر هو ضرر الموت، أي الضرر الذي ينجم عن الموت في ذاته بصرف النظر عن أي ضرر آخر، ذلك أن إزهاق الروح هو مساس بحق المجني عليه في الحياة و بالتالي ضرر يستوجب التعويض في ذاته، فالحياة مال و يجب على كل نظام قانوني أن يجعل واجبه الرئيسي هو حماية هذا المال.<sup>3</sup> إذ كثيراً ما تؤدي الكوارث البحرية التي تحصل للسفن البحرية إلى وفاة العديد من المسافرين ، لذلك يكتسب هذا العنصر من عناصر التعويض أهمية خاصة بالنسبة للنقل البحري .

<sup>1</sup> فهد عبد الرحمن كاظم محمود الكندري، المرجع السابق ، ص 91.

<sup>2</sup> دلال يزيد، المرجع السابق، ص 121.

<sup>3</sup> فهد عبد الرحمن كاظم محمود الكندري، المرجع السابق ، ص 91.

بالتالي يجوز التعويض عن ضرر الموت في ذاته، فالموت هو نتيجة للفعل الضار، وهذا الفعل لا بد أن يسبق الموت كما يسبق كل سبب نتيجته ولو بلحظة واحدة، و في هذه اللحظة يكون المجني عليه الحق في التعويض عن الأضرار المحققة التي نشأت عن هذا الفعل و تنشأ عنه فيما بعد و منها الموت .

قد يصاب الغير بضرر من جراء وفاة المسافر، فيتحمل مصاريف دفن جثته ، أو يفقد من كانوا يعتمدون في معيشتهم على المتوفى مورد رزقهم، و يتمثل هذا الضرر في أنه مرتد يكون منعكسا عن الضرر الأصلي و هو الوفاة ، فهو ضرر يصيب شخصا آخر غير من وقع عليه الاعتداء، و بالتالي فإن لهؤلاء الذين ارتد عنهم الضرر بسبب وفاة عائلهم أو بسبب الألم الذي لحق بهم أن يطالبوا في كلتا الحالتين بالتعويض عما أصابهم نتيجة لفقدان أو تضرر سلفهم ، و لذلك فإن الضرر المرتد هو ضرر شخصي يصيب ذوي المضرور، و هو بذلك ضرر مستقل عن الضرر الأصلي الذي أصاب المتضرر الأصلي.<sup>1</sup>

فهذا يعني أن حق التعويض ينقل إلى الورثة بعد الوفاة ، و هذا ما أكدته المادة العاشرة الفقرة الثالثة من اتفاقية بروكسل 1961 بنصها صراحة " على أنه لا يجوز أن ترفع الدعوى الخاصة بالتعويضات في حالة وفاة المسافر إلا بواسطة ممثليه الشخصيين أو ورثته أو من يعولهم و بشرط أن يكون أولئك الأشخاص مسموح لهم برفع الدعوى طبقا لقانون المحكمة التي تنظر في القضية"<sup>2</sup> و بالتالي لا بد أن تستند الدعوى على عقد النقل، و ينطبق هذا الحكم حتى ولو كان ورثة المسافر باشروا الدعوى بصفتهم الأصلية أو باعتبارهم ورثة للمضرور المسافر.

<sup>1</sup> محمد بعجي، المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات، أطروحة دكتوراه في الحقوق، فرع القانون الخاص، جامعة الجزائر ، بن يوسف بن خدة، 2007-2008، ص 245.

<sup>2</sup> Art. 10/03 convention Bruxelles 1961 « En cas de mort du passager, l'action en paiement de dommages et intérêts ne peut être intentée que par les ayants-droit de la personne décédée ou par les personnes à sa charge et seulement si ces ayants-droit ou ces personnes ont le droit d'intenter l'action suivant la loi du tribunal saisi. »

## الفقرة الثانية: الضرر الناشئ عن الإصابة الجسمانية

إذا وقع للسفينة حادث بحري نجم عنه إصابة المسافر في جسمه أو صحته، دون أن يفقد حياته، هنا يتم تعويضه طبقاً للقاعدة العامة التي تقرر تقدير التعويض على أساس ما فات المضرور من كسب وما لحقة من خسارة.

فعليه يسأل الناقل البحري عما يحدث من ضرر بسبب ما يلحق المسافر من إصابات بدنية إذا وقع الحادث الذي نشأ عنه الضرر خلال تنفيذ عقد النقل<sup>1</sup>.

فالضرر الجسmani أو البدني قد يشمل الإصابات العضوية أو الوظيفية و النفسية<sup>2</sup>، فالضرر العضوي هو ذلك الضرر الذي يصيب المسافر في عضو من أعضائه التي تؤدي وظيفة حيوية، سواء كانت هذه الأعضاء داخلية كالقلب و الكبد أو أعضاء خارجية كاليد أو الرجل، ففقد عضو من الأعضاء و غيرها أو إتلافه أو تعطله عن أداء وظيفة يشكل ضرراً عضوياً، أما الضرر الوظيفي فهو كل اختلال أو اضطراب في وظيفة جهاز من الأجهزة المكونة للإنسان كالجهاز الهضمي و التنفسي، أو اختلال في أداء وظيفة جهاز معين وذلك من دون وجود أضرار عضوية و تسمى أيضاً بالأضرار الفيزيولوجية<sup>3</sup>.

فمن الأخطار العملية التي من الممكن أن يتعرض لها المسافر على ظهر السفينة تحمل الناقل على عاتقه المسؤولية تجاه المسافر المضرور مثلاً نشوب حريق على سطح السفينة و تسبب في إصابة بعض الركاب<sup>4</sup>، وعدم مواجهة هذا الحريق بكل الوسائل المتاحة

<sup>1</sup> إيمان فتحي حسن الجميل ، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، الرسالة السابقة، ص91.

<sup>2</sup> إيمان فتحي حسن الجميل ، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، المرجع السابق، ص133.

<sup>3</sup> دلال يزيد ، المرجع السابق، ص 125.

<sup>4</sup> فالحريق هو اشتعال حقيقي في شيء قابل للاحتراق، و السفينة بما تحتويه من بضائع أو أمتعة قابلة للاحتراق، فإذا اشتعلت و صدر منها اللهب عد ذلك حريقاً، إذ تشمل أخطار الحريق نوعين من الأخطار يسمى إحداهما " بالأخطار الأصلية " و يسمى الآخر " بالأخطار المساعدة"

فالأخطار الأصلية هي تلك الأخطار المسببة للحريق مثل الأخطار التي تنشأ أساساً من الأغراض التي تستخدم في السفينة مثل الماس الكهربائي و التدفئة و اشتعال الزيوت في المطبخ ، الحرائق التي تنشأ داخل الماكينات أثناء أعمال التشغيل،



لدى الناقل أو تابعيه لعدم توافر أدوات إطفاء للحريق لازمة ، أو عدم الاستعانة بأقرب فرق للإنقاذ و الطوارئ يفرض على الناقل تعويض المسافر المضرور عما لحق به من أذى ناتج عنه.

كذلك وجود كسر أو عيب في السلام الخاصة بعمليات الصعود و النزول من السفينة يؤدي إلى إحداث ضرر للركاب أثناء قيامهم بتنفيذ النقل، هنا يسأل الناقل عن الإصابات اللاحقة بالمسافرين إثر صعودهم أو نزولهم على السلام المعيبة.<sup>1</sup>

لكن في المقابل لا يعد الناقل البحري مسؤولاً عن تصرف و إهمال المسافر جراء صعوده لأعلى السفينة و تعرضه لجرح أو إصابة في أحد أعضائه العضوية مادام أنه لم يلتزم بتعليمات الناقل .

فالضرر الجسماني اللاحق بالمسافر قد يكون ضرر مادي و في نفس الوقت معنوي، و عليه يتمثل الضرر المادي للإصابة الجسمانية أو البدنية في ما يلحق بالمسافر المتضرر من خسارة و ما فاته من كسب في العناصر التالية :

=أو الناشئة عن إهمال طاقم السفينة بسبب عدم اتخاذ الاحتياطات المناسبة أثناء الشحن و تستيف البضائع الخطرة ، أما الأخطار المساعدة فهي تلك الأخطار التي تعمل و تساعد على انتشار الحريق في حالة حدوثه ، ففي المثال الأول إذا حدث ماس كهربائي في غرفة تسربت إليها الأبخرة المتصاعدة من صهاريج الزيت على انتشار الحريق : إيمان فتحي حسن الجميل، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، المرجع السابق، ص 135 ومائليها.

فالحريق يعد من أفتع أنواع الحوادث البحرية التي تثير الذعر بين أفراد الطاقم والركاب على ظهر السفينة هي الحرائق الواقعة على السفن ، و ما ينجر عنه من خسائر فادحة لا تقاس فقط بإجمالي الخسائر المادية الناشئة مباشرة عن الحرائق أو عن الدخان المنبعث من الحريق أو المياه المستخدمة في عملية الإطفاء بل يشمل أيضا الخسائر الناشئة مباشرة عن الحريق أو عن الدخان المنبعث من الحريق أو المياه المستخدمة في عملية الإطفاء بل تشمل أيضا الخسائر الناشئة عن تأثر الاقتصاد الوطني وهذا بسبب فقدان وحدة من وحدات الأسطول البحري و تعطيل النقل البحري ، وفوق كل هذا خسارة الأرواح ، وقد حرصت معاهدة سولاس 1974 على تخصيص الباب الثاني للوقاية من الحرائق على السفن ، حيث وضعت قواعد ، الغرض منها تحقيق أعلى مستوى للوقاية من الحرائق على السفن و الكشف عنها و كذلك إخمادها : إيمان فتحي حسن الجميل ، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، الرسالة السابقة، ص92.

<sup>1</sup> دلال يزيد ، المرجع السابق، ص 126.

- مصاريف العلاج أي المبالغ التي صرفت لإنقاذ المسافر، كالمصاريف الطبية، أسعار الأدوية، مصاريف المستشفى، تكاليف الأجهزة و الأعضاء البديلة بل و يشمل الضرر أيضا ازدياد حاجات الراكب المصاب فيما بعد، كأن يحتاج لمدة ما أو الاستعانة بممرضة أو إلى رعاية دائمة بوجه عام.
  - تقليل فرص النجاح ، أي فرص النجاح و التقدم في الحياة ، كأن يفقد المسافر بسبب مرضه منصبا مرموقا كان يشغله، أو تؤثر الجروح التي شوهت الراكبة على فرصها في الزواج.
  - انعدام أو إنقاص القدرة على العمل بصفة مؤقتة أو دائمة، كأن يفقد المسافر بسبب خضوعه للعلاج القدرة على ممارسة عمله كليا أو جزئيا .
- و المعيار المتبع في هذه المسألة شخصي ، فينتظر إلى كل مسافر على حدة ، من حيث حالته الاجتماعية و عمله ووسائل كسبه ، فالخسارة التي تلحق رجل الأعمال من جراء عدم ممارسته عمله أفدح بكثير من تلك التي تلحق بالموظف العادي.<sup>1</sup>
- أما الضرر المعنوي اللاحق بالمسافر هو ذلك الضرر الذي يصيب الإنسان في جسمه و ما يترتب عن ذلك من آلام جسدية و آلام نفسية و آلام تصيب العاطفة و الشعور و الحنان و غير من ذلك مما يحرص عليه كل إنسان دون أن يسبب له خسارة مالية، و تلك الآلام الجسمانية و النفسية و العاطفية غالبا ما تكون أثناء فترة العلاج أو بعد ذلك بسبب ما قد ينجم عن الإصابة الجسمانية من تشوهات أو عجز كلي أو جزئي.<sup>2</sup>
- فالآلام الجسمانية هي التي يعاني منها الضحية من جراء الجروح أو الكسور أو التلطف الذي يصيب جسم الإنسان مند وقوع الحادث، و أثناء فترة العلاج، و هي أضرار التألم الشديدة الجسدية و النفسية الناتجة عن الرضوض أو الجروح بسبب الحادث مند وقوعه حتى

<sup>1</sup> دلال يزيد ، المرجع السابق، ص 126 و مايليها.

<sup>2</sup> محمد بعجي، المرجع السابق ، ص 233.

إلتام الجروح أو الشفاء، و قد تصبح بعد الشفاء آلام دائمة ومزمنة و تسبب للمضرور عجز وظيفي مما يجعلها عالية على المضرور، و بالتالي قد تتزول هذه الآلام وقد تبقى بالرغم من معالجتها ، فتظهر هذه الآلام من حين لآخر فتشتد مؤدية إلى اضطرابات عصبية تفقد الضحية السيطرة على ذاته و يتعرض بذلك للخطر، هذا النوع من الضرر ذو طبيعة مؤقتة ينحصر أثره من يوم الحادث حتى الشفاء.<sup>1</sup>

أما الآلام النفسية هي المعاناة التي يعيشها المسافر المضرور نفسيا بسبب الضرر أو التلف الذي أصابه نتيجة بتر عضو من أعضائه أو تشوهات في جسمه أو شلل كلي أو جزئي و بذلك يفقد توازنه و تكامله الجسماني و يصاب بحزن و ألم وحسرة ، و بذلك تشعره هذه الإصابة بانتقاصه أو حرمانه من أوجه تمتعه بحياته العادية و لعل من التطبيقات الهامة في هذا الصدد ما قد ينجم لدى المضرور بعجز جنسي مؤقت أو دائم و يستوي أن يرجع ذلك إلى تلف عضوي أو صدمة نفسية و يلحق هذا الضرر المضرور شخصيا و زوجته بالتبعية ، بالإضافة إلى ذلك تقويت فرصة الإنجاب، كما يعتبر من قبيل الآلام النفسية الضرر الناجم عن الحرمان من متع الحياة المشروعة التي تؤثر على نفسية المضرور، كأن يصاب بشلل كلي يؤدي إلى تعطيل قدراته على الاستفادة من ملذات الدنيا و حرمانه من بعض ممارسة هواياته الرياضية و الترفيهية.<sup>2</sup>

يدخل ضمن الأضرار المعنوية أيضا الضرر الجمالي و الذي يقصد به الضرر المتعلق بالمظهر الجمالي للإنسان من تشوهات تصيب جسم الإنسان ، نتيجة الإصابات التي تحدث له و كذلك الآثار الناتجة عن الجروح ، فهو صورة من صور التألم النفسي، و يختلف أثر هذا التألم بالزيادة أو النقصان حسب جنس المضرور و عمره و كذا وضعه الاجتماعي و المهني إذا كان متزوجا أم عازبا ، ففي الحالة الثانية يؤثر الضرر على فرص

<sup>1</sup> أحمد شاعة ، تعويض الضرر المعنوي المتعلق بالسلامة الجسدية على ضوء القضاء الجزائري ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير فرع العقود و المسؤولية ، جامعة الجزائر 01 ، 2012، ص15.

<sup>2</sup> محمد بعجي، المرجع السابق ، ص 234.

زواجه كما قد يؤثر على صلاحيته للزواج ، كما أن موضع التشوه له تأثيرا كبير على نفسية الضحية ، فكلما كان خفيا كان أخف ، و كلما كان ظاهرا كان الإحساس بالألم أكبر ، كما ولو كانت الإصابة في الوجه مثلا، فهذا النوع من الضرر مستقل تماما عن العجز الوظيفي للإنسان، فالضرر الجمالي يتعلق بكل العناصر الطبيعية التي تفسد الشكل الظاهري للمضروب، و تجعله يظهر بمظهر يخالف مظهره المعتاد، و الضرر الجمالي ذو طبيعة دائمة تنتج عنه آثار لا يمكن للشخص التخلص منها عبر الزمن فتبقى ملازمة له حتى الوفاة.<sup>1</sup>

من جهة أخرى قد يسأل الناقل البحري عن الأضرار النفسية اللاحقة بالمسافر نتيجة لتعرضه لحادث أثناء عملية النقل و هذا من شأنه الإخلال بالأجهزة العضوية و إصابته إصابة بدنية،<sup>2</sup> ما دام أن الدراسات المتقدمة في الوقت الحالي في مجال علم وظائف الأعضاء و علم النفس من ارتباط "النفس" "بالبدن" إذ لم يعد ثمة شك في ارتباط العوامل النفسية بأداء أعضاء الجسد لوظائفها ارتباطا وثيقا و تأثير كل منهما في الآخر و تأثيره به.<sup>3</sup> فعبرة الأذى البدني Lésion Corporelle بالنص الفرنسي عند ترجمتها للغة الإنجليزية تعني Personnel Injury و التي تدل على الأذى الذي يلحق الإنسان في شخصه.

هذه العبارة وردت في كل من اتفاقيتي بروكسل لعام 1961 الخاصة بنقل الركاب و أثينا الخاصة بنقل الركاب و أمتعتهم بحرا لعام 1974 و بروتوكولاتها المعدلة ، و التي

<sup>1</sup> أحمد شاعة، المرجع السابق ، ص 17، لمزيد من التفصيل حول مفهوم الضرر الجمالي و تكييفه القانوني و تعويضه ، أنظر: محمد عبد الغفور العماوي، التعويض عن الأضرار الجسدية و الأضرار المجاورة لها، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن، 2012، ص 54 و ما يليها.

<sup>2</sup> إيمان فتحي حسن الجميل ، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، الرسالة السابقة، ص 95.

<sup>3</sup> محمد فريد العريني ، محمد السيد الفقي، المرجع السابق ، ص 671.

قررت بأن الأذى البدني يشمل كافة الأضرار التي تصيب شخص الإنسان جسمانية كانت أم نفسية.<sup>1</sup>

من الأفعال التي يسأل الناقل البحري جراء إصابة أحد الركاب بحالة فوبيا عصبية ناتجة عن تعرض السفينة للاختطاف من طرف العدو أو القرصنة،<sup>2</sup> أو ظهور شخص هارب على سطح السفينة يهدد باستخدام السلاح بدافع السرقة و ما شابه ذلك ، أو نتيجة مشاهدته لمنظر الحريق، فيجب على الناقل أن يعرض المسافر المضرور عما نتج من أذى يكون قد تعرض له لأنه من الممكن أن تكون هذه الإصابة النفسية ذات تأثير في إحداث خلل في الأعضاء لجسم الإنسان مما يستوجب التعويض عنها.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> محمد فريد العريني ، محمد السيد الفقي، المرجع السابق ، ص 689.

<sup>2</sup> إذا كان الضرر اللاحق بالراكب نتيجة لحوادث إرهابية، هنا يتعين من الناقل البحري أن يبذل الجهد و العناية اللازمة لمواجهة الظروف الاستثنائية لتجنب وقوع الحوادث ، و إن لم يبذل الجهد الاستثنائي أو الإضافي ، هنا يسأل عن تقصيره في اتخاذ الإجراءات الأمنية اللازمة و التدابير المعقولة لمواجهة هذا الخطر الداهم و فقا لمقتضيات الأمور في نهج الالتزام بضمان السلامة الذي يقع على عاتقه ، و بالتالي إذا أبحر الناقل البحري في المجال البحري لمنطقة محتلة من طرف العدو و مرت بها مما تسبب في التصدي لها و أدت إلى مصرع ركابها ، هذا الحادث لا يعد من قبيل السبب الأجنبي و ذلك لانتهاء شروطه من عدم القدرة على التوقع و عدم إمكانية الدفع في هذه الواقعة ، حيث أن المرور بمنطقة تخضع للاحتلال توجب على الناقل أن يتوقع معه حدوث ذلك ، فهو المسؤول الأول عن سلامة الركاب ، كذلك لو ثبت علم الناقل بوجود جماعات مسلحة أو جماعات إرهابية تنتشر في مكان يمر به أثناء قيامه بتنفيذ الرحلة و أنه في هذه المنطقة يوجد غياب للأجهزة الأمنية و لم يمتنع عن القيام بالرحلة و بدون اتخاذ أي إجراءات أمنية لازمة لحماية السفينة و ما عليها من الركاب ، فيسأل الناقل وقتها عن خطئه في القيام بالرحلة و عدم اكتراثه ، حيث يسأل وفقا لمعيار عناية الرجل المعتاد في مثل هذه الظروف ، و بالتالي لا بد على الناقل الاستعانة بفريق أممي على السفينة للتصدي للاعتداءات الإرهابية بأشكالها المختلفة و السعي لضمان سلامة الركاب ، وتدريب الطاقم البحري لكيفية التصدي لمثل هذه الأفعال و القيام بعمليات تفتيش دورية و منتظمة لكافة أجزاء السفينة لضمان الحفاظ على التدابير الأمنية المناسبة ، و يجب على الناقل أيضا تزويد الركاب بالتعليمات الخاصة بحماية أنفسهم عند تعرض الرحلة لاعتداء إرهابي : إيمان فتححي حسن الجميل ، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، الرسالة السابقة، ص102 و ما يليها.

<sup>3</sup> إيمان فتححي حسن الجميل ، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، المرجع السابق، ص 139.

يتضح مما سبق أنه يمكن تعويض المسافر نفسيا حتى ولو لم يتضرر جسديا، و هذا بالرغم من أنه لم يتم الإشارة صراحة للضرر المعنوي في اتفاقيتي بروكسل 1961 و أثينا 1974 و بروتوكولاتها المعدلة، إذ ترك المشرع الدولي ذلك للسلطة التقديرية للقاضي الوطني المختص في تقديره للأضرار النفسية للمسافر.

بالنسبة لموقف المشرع الجزائري، رجوعا للقواعد العامة المنصوص عليها في المادة 182 مكرر من ق م ج أشار صراحة للأضرار المعنوية و التي من بينها المساس بالحرية ، و لعل تعرض سفينة نقل الركاب لقرصنة بحرية و احتجاز ركابها يعد مساسا بحريتهم، مما يجعل الناقل البحري مسؤولا عما لحق الركاب من أضرار معنوية من جراء ذلك ، مادام أنه يلتزم بضمان سلامتهم جسديا و نفسيا.

### الفرع الثاني: مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار المادية

تتمحور مسؤولية الناقل البحري للمسافرين عن الأضرار المادية في حالتين، الحالة الأولى ناجمة عن ضرر التأخير و الحالة الثانية متعلقة بالأضرار اللاحقة بالأمتعة مادام أنها تعد منقولات شخصية يحملها الراكب معه في سفره ، و يعتبر نقلها عملية فرعية تستند لعقد نقل المسافرين و الذي هو سند العلاقة بين المسافر و الناقل .

### الفقرة الأولى: مسؤولية الناقل عن التأخير في تنفيذ النقل

يعتبر عامل الوقت من أهم العوامل التي يعتمد عليها في سوق النقل بمختلف أنواعه سواء البري أو الجوي أو البحري، و هذا لأهميته لدى المسافرين بشكل عام. فضرر التأخير يعني وصول المسافر إلى الجهة المقصودة في غير موعدها، و الوقت المتفق عليه في تذكرة السفر أو في لائحة مواعيد الرحلات أو أوقات أخرى تم الاتفاق عليها.

إذ يرتب التأخير أثر على المسافر لأنه من شأنه أن يعرقل عليه فرصة لإنجاز الأعمال الوظيفية و التجارية التي يقصدها<sup>1</sup>، فيكون تقدير الضرر بحسب الخسارة اللاحقة و الكسب الفائت<sup>2</sup>، و بالتالي يكون الناقل مسؤولاً عن التأخير الذي أصاب المسافر من جراء عملية النقل، و يجب على المسافر إثبات حصول الضرر من جراء التأخير لأنه لا وجود لمسؤولية مدنية بغير ضرر.<sup>3</sup>

بالنسبة لموقف المشرع البحري الجزائري حول ضرر التأخير اللاحق بالمسافر فإنه لم يتم بتنظيمه، بل اكتفينا بصالح يعالج حالة إذا لم تغادر السفينة في الوقت المحدد و حصل لها تأخير بسبب وجيه أو هام لا ينسب للناقل ، فنص صراحة في المادة 835 من ق ب ج على أنه " إذا لم تغادر السفينة الميناء الذي تبدأ منه الرحلة أو حصل تأخير هام لا ينسب للناقل، يستطيع كل طرف فسخ العقد بدون أي تعويض من الجهتين و في هذه الحالة يجب على الناقل إرجاع أجرة السفر بعد أن يرد المسافر التذكرة".<sup>4</sup>

<sup>1</sup> العرابوي نبيل صالح، المرجع السابق ، ص 212.

<sup>2</sup> دلال يزيد ، المرجع السابق ، ص 142.

<sup>3</sup> العرابوي نبيل صالح، المرجع السابق ، ص 212.

<sup>4</sup> و في هذا السياق جاء قرار للمحكمة العليا، في القضية بين المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين ضد " أ ، ب و من معه " بأن الناقل البحري للمسافرين مسؤول عن عدم برمجة سفينة في التاريخ المحدد في تذكرة السفر، إذ تعود حيثيات القضية، إلى تاريخ 2003/10/06 عندما صدر قرار عن مجلس قضاء عناية يقضي بتأييد الحكم المستأنف، حيث أن المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين و بتاريخ 2004/01/20، طعنت بطريق النقض في قرار المجلس مدعمتا العريضة بعدة أوجه للطعن بالنقض، ذلك أن قضاة المجلس أسندوا مسؤولية الخطأ إلى المؤسسة الناقلة و حكموا عليها بقيمة التعويض، مشيرين إلى أن المؤسسة التي قامت ببيع التذكرة لم تبرمج سفينة بالتاريخ المذكور في التذكرة، و حدد فيها تاريخ النقل نحو مدينة سكيكدة، كما قام المسافرون ( المطعون ضدهم) في يوم 2001/07/21 بالتقدم إلى مصالح المؤسسة بمرسيليا و لاحظا عدم وجود سفينة لنقل المسافرين نحو المدينة المذكورة .

هذا ما جعل المحكمة العليا تقضي بقبول الطعن بالنقض شكلا ورفضه موضوعا، و بالتالي إقرار مسؤولية الناقل عن التأخير في تنفيذ التزاماته " : قرار رقم 347564 الصادر بتاريخ 2005/01/12 عن الغرفة البحرية للمحكمة العليا، المجلة القضائية، العدد الأول، 2005، ص 199: مشار إليه لدى ميراد إبراهيم، المرجع السابق، ص 125.

بالتالي اكتفى بالتطرق لحالات الوفاة أو الإصابات الجسمانية و الأضرار اللاحقة بأمتعة المسافرين ، و هذا على غرار الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل البحري بالركاب سواء اتفاقية بروكسل 1961 أو اتفاقية أثينا 1974 فينسختها الأصلية و بروتوكولاتها المعدلة، فالسبب حول سكوت الاتفاقيات الدولية عن حالة التأخير في نقل المسافرين راجع أن جل اهتمام الناقل البحري هو ضمان و تأمين سلامة المسافر.<sup>1</sup>

استثناء على ذلك أشارت كل من اتفاقيتي بروكسل 1967 الخاصة بنقل أمتعة المسافرين بحرا و كذا اتفاقية أثينا 1974 و بروتوكولاتها المعدلة الخاصة بنقل الركاب و أمتعتهم بحرا لمسألة التأخير فيما يخص فقد أو تلف الأمتعة فنصت صراحة على " أن فقد أو تلف الأمتعة يعني الضرر المادي الناجم من عدم إعادة الأمتعة إلى المسافر في مهلة معقولة، ابتداء من تاريخ وصول السفينة التي نقلت عليها الأمتعة أو كان من الفروض نقلها عليها، و لا يدخل في هذه المهلة التأخير الناجم عن النزاعات العمالية".<sup>2</sup>

على خلاف المشرع الجزائري نظم كل من المشرع الفرنسي و المصري مسألة ضرر التأخير اللاحق بالمسافرين ضمن أحكامه.

<sup>1</sup> على خلاف اتفاقيتي بروكسل 1961 وأثينا 1974 و بروتوكولاتها المعدلة ، نجد في مجال النقل الجوي أن اتفاقيتي وارسو 1929 و مونتريال 1999 نظمت أحكام التأخير في مادة مستقلة ، إذ نصت المادة 19 من اتفاقية وارسو " على الناقل يكون مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب و الأمتعة أو البضائع بطريق الجو " و هو الأمر الذي أكدته المادة 19 من اتفاقية مونتريال على " أنه يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو ، غير أن الناقل لا يكون مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير " .

<sup>2</sup> المادة الأولى الفقرة السابعة من اتفاقيتي بروكسل 1967 و أثينا 1974 و بروتوكولاتها المعدلة .  
فهذا النص يتعلق بالمدة التي إن انقضت يفترض معها هلاك الأمتعة و ليس مجرد التأخير في تسليمها ، حتى لا يكون المسافر مضطرا إلى المزيد من الانتظار لكي يقيم دعوى المسؤولية .



فجد المادة 262 من قانون التجارة البحرية المصري نصت صراحة على أنه "يسأل الناقل عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في تنفيذ الالتزامات التي يربتها عليه العقد إلا إذا أثبت أن هذا التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه".

فيما يتعلق بموقف المشرع الفرنسي نجد المادة 39 من قانون 66-420 المؤرخ في 18 جوان 1966 الخاص بعقود استغلال النقل البحري الفرنسي و المقابلة للمادة L.542102 من قانون النقل الفرنسي<sup>1</sup>، نصت صراحة على مسؤولية الناقل أو تابعيه عن الأضرار الناجمة عن التأخير.<sup>2</sup>

كذلك نجد المادتين 70 و 71 من المرسوم رقم 66-1078 الخاص بعقود استغلال النقل البحري الفرنسي نصت على مسؤولية الناقل عن تغيير مسار الرحلة أو ساعة الوصول وكذلك التوقف عن السفر.<sup>3</sup>

يتضح من خلال ذلك أن كل من القانونين الفرنسي و المصري تعرضا صراحة لمسألة التأخير في عقد النقل البحري للمسافرين ، فجد القانون الفرنسي قد أسسها على أساس الخطأ الواجب لإثبات العكس من طرف المسافر ، أما المشرع المصري فقد أسسها على

<sup>1</sup> Art 39 Loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes « Le transporteur est responsable des dommages dus au retard qui tient à l'inobservation de l'article 36 ou à la faute commerciale de ses préposés. »

<sup>2</sup>Philippe delebecque ,op.cit, p573 ; Pierre Bonassies- Christian Scapel, op.cit, p 802.

<sup>3</sup> Art 70Décret n°66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes «A défaut par le transporteur d'avoir fait diligence toute modification importante dans les horaires, l'itinéraire ou les escales prévues donne au passager le droit de demander la résolution du contrat et des dommages-intérêts s'il y a lieu. »

Art71Décret n°66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes « L'interruption prolongée du voyage pour une cause dont le transporteur n'établit pas qu'elle ne lui est pas imputable entraîne la résiliation du contrat, sans préjudice des dommages-intérêts s'il y a lieu, à moins que le transporteur ne pourvoie au transport du passager à destination sur un navire de même qualité.

أساس المسؤولية المفترضة و التي بموجبها لا تنتفي مسؤولية الناقل إلا بإثبات السبب الأجنبي، و يشترط في حالة ثبوت التأخير أن يترتب عليه ضرر للمسافر.<sup>1</sup>

فالالتزام بميعاد القيام أو ميعاد الوصول التزم بتحقيق نتيجة، لا خلاص منه إلا إذا أفلح الناقل في إثبات القوة القاهرة، أو فعل الغير أو خطأ المسافر.<sup>2</sup>

فمسؤولية الناقل عن التأخير ترجع في أساسها إلى أن التزم الناقل لا يقتصر على توصيل المسافر سليما معافى إلى ميناء الوصول و إنما أن يتم ذلك في الموعد المتفق عليه، و تذكرة السفر تتضمن بيان ميناء الوصول و تاريخه ، على أنه إذا لم يتفق في العقد على موعد الوصول، فإن ذلك الموعد يتحدد بأنه الموعد المعقول الذي يتعين أن يلتزم به الناقل العادي في الظروف المماثلة، و مسؤولية الناقل عن تأخير وصول المسافر تفترض بداهة أن النقل قد تم.<sup>3</sup>

قد تتعقد مسؤولية الناقل إذا تمكن المسافر من إثبات أن التأخير يعود إلى أن السفينة لم تكن صالحة للملاحة لحظة بداية الرحلة البحرية، فالناقل ليس ملزم فقط بتجهيز السفينة صالحة للملاحة بل و الإبقاء عليها صالحة للملاحة طيلة مدة الرحلة البحرية .

من جهة أخرى قد يكون هناك تداخل الالتزام بضمان سلامة المسافر مع الالتزام بعدم التأخير، فتكون هنا سلامة المسافر محل تساؤل إذا ما تخلف الناقل البحري في اتخاذ الاحتياطات اللازمة للمحافظة على سلامة المسافر ، و يتمثل خطأ الناقل في هذه الحالة في أنه لا ينفذ التزامه بالمحافظة على سلامة المسافر، مما يترتب معه أيضا تأخر المسافر و المسافرين الآخرين عن الوصول في الميعاد المحدد ، فهل يستطيع في هذه الحالة المسافر

<sup>1</sup> عبد الرافع موسى ، المرجع السابق، ص 10.

<sup>2</sup> محمود مختار أحمد بريري، المرجع السابق ، ص 447.

<sup>3</sup> كمال حمدي، المرجع السابق، ص 807، محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري المرجع السابق، ص 515.

أن يجمع بين التعويض المتعلق بالضرر الذي لحقه في بدنه و كذلك الضرر المترتب على التأخير؟<sup>1</sup>

القانون الفرنسي و بعض قوانين الدول الأخرى، و من بينها الولايات المتحدة الأمريكية تسمح بهذا الازدواج في الجمع بين التعويضين، إلا أن القانون المصري لا يسمح بهذا الجمع، و ذلك بتحديد الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في المادة 258 من قانون التجارة البحرية المصري و المقدر ب 150 ألف جنيه مصري و هذا في حالي الوفاة أو الإصابة .

فإذا كان النص المصري لا يجيز تراكم طلبات التعويض، نجد في ذات الوقت أنه يمكن للمسافر على سفينة فرنسية أو أمريكية أن يجمع بين التعويض عن الأضرار الجسمانية و الأضرار التي يسببها التأخير، بل يمكن للمسافرين الآخرين الذين لم تلحقهم أضرار بدنية مباشرة بل أضرار نفسية أن يجمعوا بين التعويض الناتج عن الضرر المترتب عن التأخير و التعويض أيضا عن الأضرار التي نتجت عن الآلام النفسية التي أصابتهم ، إلا أن عليهم أن يثبتوا علاقة السببية بين الأضرار الجسمانية و ضرر التأخير الذي أصابهم.

يلاحظ أن تلك الأضرار عن التأخير لا تؤخذ في الاعتبار، إلا إذا كانت نتيجة عن تخلف الناقل البحري عن تنفيذ التزامه الأساسي في نقل المسافر.<sup>2</sup>

هذا الخطأ في تنفيذ التزام الناقل ، والذي يمكن أن يترتب عليه ضرران ، ضرر جسماني و ضرر التأخير ، قد ورد في القانون الفرنسي دون المصري و هو ما يسمى بالخطأ التجاري

<sup>1</sup> عبد الرافع موسى ، المرجع السابق، ص13.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص 13.

في تنفيذ التزام الناقل في مجال نقل الأشخاص، La faute commerciale،<sup>1</sup> فالخطأ التجاري عادة لا يستعمل إلا في مجال نقل البضائع، ومع ذلك نجد المشرع الفرنسي قد أشار إلى هذا الخطأ التجاري بصدد نقل الأشخاص، ففي عقد نقل البضائع نجد أن الخطأ التجاري يتمثل في طريقة المحافظة على البضاعة، سواء في مرحلة الشحن أو التخزين أو التفريغ، أو التجهيز المكان الملائم للبضاعة داخل عنابر السفينة، أما في عقد نقل الأشخاص فمن الصعب تصور مثل هذا الخطأ إلا إذا تصورنا أن أحد رجال الطاقم يعتدي جسمانيا على المسافر بإحداث جرح في بدنه، حيث اتضح إن المحاكم الأمريكية اعتبرته خطأ تجاريا يستوجب مساءلة الناقل.<sup>2</sup>

كذلك يمكن تصور الخطأ التجاري في حالة إعداد و تجهيز السفينة لرحلة معينة ، كالمثل الذي جاء بالمذكرة الإيضاحية للقانون رقم 08 لسنة 1990 المصري، حيث تتطلب

<sup>1</sup> وفي هذا الصدد لا يعد إضراب تابعي الناقل البحري خطأ تجاري و الذي من شأنه سبب تأخير للمسافرين ، إذ يعفى الناقل البحري بموجبه من المسؤولية، و هذا ما تم تأكيده في قرار محكمة الاستئناف تولوز بتاريخ 22 مارس 2007 حيث تتجسد وقائعها في أنه:

« Un passager achète un billet pour la traversée Marseille / Alger , A la suite d'une grève des préposés de la Compagnie , il n'embarque que le lendemain du jour prévu , Le transporteur se prévalant d'une clause limitative de responsabilité refuse de réparer intégralement le préjudice subi par le passager qui engage alors une action en responsabilité .

Conformément à l'article 39 de la loi du 18 juin 1966 , le transporteur est responsable des dommages dus au retard consécutif à la faute commerciale de ses préposés, Or , la grève des préposés ne constitue pas une faute commerciale , cette dernière ne concernant que les modalités pratiques du transport .

En outre , les conditions générales du contrat de passage précisent que le transporteur n'engage pas sa responsabilité en cas de retard consécutif à une grève même de ses préposé .

Cette clause est licite et ne présente pas un caractère abusif , dès lors qu'elle ne crée pas un déséquilibre significatif entre les droits et les obligations des parties en autorisant le transporteur à modifier unilatéralement et sans raison valable les caractéristiques de la prestation , Ensuite , elle vise comme cause d'exclusion de responsabilité un fait la grève , classiquement admis comme cause d'exclusion en droit maritime , Le jugement qui a condamné le transporteur à réparer intégralement le préjudice subi sera donc infirmé.

SNCM/ BERBAR

COUR D'APPEL DE TOULOUSE (2<sup>ème</sup> ch.sect.1)- 22 MARS 2007 n 06-04387/ DMF 694 JUILLET-AOUT 2008 P 633.

<sup>2</sup> عبد الرافع موسى ، المرجع السابق، ص 14.

الرحلة البحرية نقل فريق رياضي يشترك في سباق سباحة، و اشترط أن يكون بالسفينة مسبح، فإن تزويد السفينة بالمسبح يدخل في الناحية التجارية لصلاحية السفينة، لهذا فإذا أخل الناقل البحري بهذا الالتزام فإن خطئه يعد خطأ تجاريا يستوجب مساءلته إذا أدى إلى تعطيل الرحلة، ومن ثم التأخير في الوصول، و هو النتيجة المنتظرة في تنفيذ الالتزام.

فإذا كان المشرع الفرنسي لم يربط صراحة بين التأخير و الخطأ التجاري، نجد أن المشرع المصري قد أشار بوضوح إلى التأخير الناتج عن تغيير مسار السفينة ، حيث أعفى الناقل من المسؤولية عن الضرر الناتج عن هذا التأخير ، إذا كان قد أعلن عنه قبل قيام الرحلة البحرية و أعطى للمسافر الحق في فسخ التعاقد مع طلب التعويض إذا اقتضى الأمر ذلك، و تغيير المسار للرحلة البحرية يتعلق أساسا بالشق التجاري للرحلة<sup>1</sup>، و لهذا فهو خطأ تجاري تناولته المادة 255 من قانون التجارة البحرية المصري بنصها صراحة " أن للمسافر أن يطلب فسخ العقد و مع التعويض عند الاقتضاء إذا أجرى الناقل تعديلا جوهريا في مواعيد السفر أو في خط سير السفينة أو في موانئ الرسو المتوسطة المعلن عنها ، ومع ذلك يعفى الناقل من التعويض إذا أثبت أنه بذل العناية المعتادة لتفادي التعديل" .

في الأخير نقول بأنه لا بد من المشرع البحري الجزائري أن يحدد حدود المشرعين الفرنسي و المصري في إيراد مادة تنص على مسؤولية الناقل البحري عن التأخير جراء الأضرار اللاحقة بالمسافرين سواء في ميعاد الانطلاق أو الوصول.

<sup>1</sup> عبد الرافع موسى ، المرجع السابق، ص 14.

## الفقرة الثانية: مسؤولية الناقل عن الأضرار الناجمة عن الإخلال بسلامة الأمتعة

تعد مسؤولية الناقل البحري عقدية في حالة ما إذا تسلم من المسافرين أمتعة في حالة غير جيدة، ولذا فإنه ملزم بتسليمها في حالة جيدة عند انتهاء السفر ووصوله إلى الميناء المقصود، فإذا تلفت و هلكت فإنه يكون مسؤولاً عن ذلك .

المشعر البحري الدولي نص صراحة في اتفاقية بروكسل 1967 الخاصة بنقل أمتعة المسافرين بحرا على مسؤولية الناقل عن فقدان الأمتعة أو إصابتها،<sup>1</sup> نفس الحكم أكدته اتفاقية أثينا 1974 في نسختها الأصلية و بروتوكولها المعدل سنة 2002.<sup>2</sup>

المشعر الجزائري أكد هذا المفهوم في نص المادة 842 من ق ب ج ، نفس الأمر بالنسبة للمشعر الفرنسي تطرق لمسؤولية الناقل البحري عن الأمتعة اللاحقة للمسافرين في نص المادتين L.5421-09 ، L.5421-10 من قانون النقل الفرنسي.<sup>3</sup>

بالنسبة للفترة الزمنية لمسؤولية الناقل عن الأمتعة تختلف عن الفترة الزمنية لمسؤوليته عن الوفاة أو الإصابة الجسمانية، إذ أن الفترة التي يسأل عنها الناقل البحري هي الفترة التي يكون فيها المسافر أو الراكب على متن السفينة و أثناء عملية الصعود أو النزول ، بينما المدة الزمنية لمسؤولية الناقل عن الأمتعة ، تطرقت إليها اتفاقية بروكسل 1967 " على أن

<sup>1</sup> المادة الرابعة من الإتفاقية.

<sup>2</sup> المادة الثالثة من الإتفاقية .

<sup>3</sup> Article L5421-9 Code des transports français « Le transporteur est responsable des bagages et véhicules de tourisme enregistrés, dans les limites fixées par voie réglementaire. »

Article L5421-10 Code des transports français « Le transporteur est responsable des effets personnels et des bagages de cabine s'il est établi que la perte ou l'avarie est due à sa faute ou à celle de ses préposés.

Pour chaque passager, la réparation due par le transporteur ne peut excéder, sauf dol ou faute inexcusable, une somme dont le montant est fixé par voie réglementaire. Toutefois, toute limitation de responsabilité est supprimée pour les biens précieux déposés par le passager entre les mains du capitaine ou du commissaire de bord. » cité par : Philippe delebeque .op.cit, p 582.

النقل يشمل المدد التالية : أ/ فيما يخص أمتعة الحجرة ، المدة التي تكون فيها الأمتعة موجودة على ظهر السفينة أو أثناء التحميل أو التفريغ، و يشمل النقل فضلا عن ذلك، المدة التي تكون فيها تلك الأمتعة تحت حراسة الناقل أو مندوبيه، سواء كان في محطة بحرية أو رصيف أو مكان آخر تابع للميناء، و كذلك خلال المدة التي يجرى فيها النقل بحرا من الرصيف إلى السفينة و بالعكس و ذلك إذا كانت أجرة هذا النقل داخلة في قيمة التذكرة أو إذا كانت العمارة المستخدمة لهذا النقل التبعية قد وضعت تحت تصرف المسافرين من طرف الناقل،

ب/ فيما يخص جميع الأمتعة الأخرى ، المدة الواقعة بين تسليم الأمتعة إلى الناقل أو مندوبيه على اليابسة أو على ظهر السفينة ، أو ردها من الناقل أو مندوبيه .<sup>1</sup>  
 من خلال استقراء نص المادة من الاتفاقية أن النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري فيما يخص أمتعة الحجرة يبدأ سريانه منذ تحميل الأمتعة على ظهر السفينة إلى غاية تفريغها أو المدة التي تكون تحت حراسة الناقل أو تابعيه في أي مكان تابع للميناء .  
 أما فيما يخص باقي الأمتعة كالحقائب المحتوية على الأمتعة الشخصية للمسافر و المسجلة و المنقولة في عنبر السفينة و التي تسمى بأمتعة العنبر و كذا السيارات السياحية بما في ذلك الأمتعة الموجودة بداخلها و التي ترافق المسافر و يستخدمها لاستعمالاته الشخصية ، فسيان مسؤولية الناقل البحري تبدأ منذ استلامها في ميناء القيام و تنتهي إلى غاية تسليمها في ميناء الوصول حيث تكون قد خرجت من عهده.

هكذا لا تسري أحكام مسؤولية الناقل البحري إذا كان استلام الناقل البحري للأمتعة قد حصل خارج دائرة الميناء، و إنما يبدأ تطبيق تلك الأحكام منذ لحظة دخولها حيازة الناقل و

<sup>1</sup> المادة الأولى الفقرة الخامسة من إتفاقية بروكسل 1967 و المقابلة للمادة 823 من ق ب ج.

تخضع حينئذ لأحكام القواعد العامة لعقد النقل ، فيصبح مسؤولا عنها منذ لحظة تسلمها من المسافر ووضعا تحت حراسته.<sup>1</sup>

فيما يخص صور و حالات الأضرار اللاحقة بالأمتعة قد تكون على شكل صورة الهلاك أو فقدان، أو في صورة التلف.

### أولا: حالة هلاك أو فقدان الأمتعة

يقصد بالهلاك، تلك الحالة التي لا يستطيع فيها الناقل من تسليم الراكب أو المسافر الأمتعة التي تسلمها منه ، وللهلاك عدة صور ، فهو إما يعني انعدام الأمتعة أو زوالها من الوجود ، كما في حالة الحريق أو السرقة ، أو أنها قد تكون موجودة فعلا و لكن الناقل لم يستطع تسليمها للراكب، كما في الحالة التي يسلمها الناقل لشخص ليس له الحق في تسلمها، ولم يتمكن من استعادتها منه.<sup>2</sup>

فالحالات المذكورة سابقا يطلق عليها بالهلاك الكلي للأمتعة ، و لكن قد لا يستلم المسافر أمتعته كاملة و إنما يستلم جزء منها ، و هذه الحالة يطلق عليها بالهلاك الجزئي ، و هي التي تكون فيها الأمتعة موجودة و لكنها ناقصة عندما تسلم للراكب،<sup>3</sup> كما لو كان عدد الطرود ناقصا أو ملحقات من الماكينات الخاصة بالمركبات المشحونة لم يصل مع المركبة، أو كان عدد الأمتعة المشحونة للراكب ناقصا من حيث المقدار و الكمية.<sup>4</sup>

### ثانيا: حالة تلف الأمتعة التلف

هذه الحالة تعني أن المسافر، لا يستلم أمتعته في مكان الوصول بالحالة التي كانت عليها عندما يسلمها للناقل في مكان القيام، و إنما تكون بحالة سيئة أصابها نوع من العوار

<sup>1</sup>إيمان فتحي حسن الجميل ، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، الرسالة السابقة، ص 121.

<sup>2</sup>عادل علي المقدادي، المرجع السابق ، ص 184.

<sup>3</sup>المرجع نفسه ، ص 184.

<sup>4</sup>إيمان فتحي حسن الجميل ، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، الرسالة السابقة، ص 123.



أدى إلى تغييرها عن حالتها الجيدة إلى حالة جعلتها أقل فائدة مما كانت عليه سابقا<sup>1</sup>، إذ أن الأمتعة في هذه الحالة تصل سليمة من حيث الكمية معيبة من حيث الكيف<sup>2</sup>، و تقدير ذلك يتم بالمقارنة بين حالة الأمتعة بعد التلف و تلك التي كانت عليها سابقا و المثبتة في تذكرة النقل<sup>3</sup>، و من أمثلة ذلك الكسر اللاحق بالزجاج الأمامي أو الخلفي للسيارات، الابتلال أو التمزيق اللاحق بالأمتعة.

فالأصل أن كل الأمتعة توضع على ظهر السفينة مما يصحبه المسافر معه إلا لو صدر من الناقل تعليمات بعدم اصطحاب أمتعة معينة و التي من شأنها تشكل خطر على سلامة الملاحة البحرية، إذ يمنع صعودها على ظهر السفينة و تدرج ضمن قائمة الممنوعات الصادرة من طرف الناقل البحري، فعند دخول أي من هذه الأشياء خلصة إلى السفينة و حدث أن أصابها هلاك أو تلف فلا يسأل عنها الناقل، إذ أن الأمتعة التي أجاز الناقل للمسافر اصطحابها معه على ظهر السفينة هي الوحيدة التي تكون تحت رقابته و يلزم بالتعويض عنها في حالة ما إذا لحق بها هلاك أو تلف<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> عادل علي المقدادي، المرجع السابق ، ص 184.

<sup>2</sup> دلال يزيد ، المرجع السابق ، ص 141.

<sup>3</sup> عادل علي المقدادي، المرجع السابق ، ص 184.

<sup>4</sup> إيمان فتحي حسن الجميل ، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، الرسالة السابقة، ص 123.

## المطلب الثاني: طرق دفع مسؤولية الناقل البحري للمسافرين

الأصل أن الناقل البحري يعدّ مسؤولاً متى أخل بتنفيذ إحدى الالتزامات التي يقرها عقد النقل في ذمته و يلزم بالتعويض، إلا أنه يجوز نفي مسؤوليته باللجوء إلى إحدى وسائل دفع المسؤولية، إلا أن هذه الطرق أو الوسائل ترتبط ارتباطاً وثيقاً بالأساس الذي تستند عليه المسؤولية.

فكما أشارنا سابقاً فإنه قد تكون مسؤولية الناقل قائمة على أساس الخطأ الواجب الإثبات، فلا يسأل الناقل البحري إلا إذا أثبت المدعي المسافر أو الراكب أن الضرر قد نتج عن خطأ الناقل أو تابعيه، أما إذا كانت قائمة على أساس الخطأ المفترض في جانب الناقل جاز له نفي قرينة الخطأ عن نفسه بإثبات أنه لم يرتكب مثل هذا الخطأ، أما إذا كانت هذه مسؤولية الناقل البحري قائمة على أساس المسؤولية المفترضة فلا تنتفي هذه الأخيرة إلا بإثبات حالة من حالات السبب الأجنبي " القوة القاهرة، فعل المسافر، فعل الغير".

كذلك ترتبط طرق دفع المسؤولية بطبيعة الالتزام المقرر على عاتق الناقل، فإذا كان التزاماً ببذل عناية جاز له دفع المسؤولية بإثبات أنه بذل في تنفيذ التزامه العناية التي يقرها القانون، أي العناية المتخذة من طرف الناقل الحريص، أما إذا كان التزم بتحقيق نتيجة فلا يجوز له نفي مسؤوليته إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه.

بناء على ذلك، سنبحث في طرق دفع مسؤولية الناقل البحري في ظل اتفاقيات بروكسل 1961، 1967 و أثينا 1974 و القانون البحري الجزائري ( الفرع الأول)، و نتطرق بعد ذلك لحالات استبعاد مسؤولية الناقل البحري في ظل بروتوكول أثينا 2002 ( الفرع الثاني).

الفرع الأول: طرق دفع المسؤولية في ظل اتفاقيات بروكسل 1961، 1967 و أئينا 1974

### و القانون البحري الجزائري

تقوم مسؤولية الناقل البحري، كما أسلفنا القول في كل من اتفاقيتي بروكسل 1961 و 1967 الخاصة بنقل الركاب و الأمتعة على التوالي و اتفاقية أئينا 1974 في نسختها الأصلية الخاصة بنقل الركاب و أمتعتهم بحرا على أساس الخطأ المفترض، بمعنى أن المتضرر المسافر غير ملزم بإثبات خطأ الناقل البحري، بل يكفي منه إثبات ما لحقه من ضرر والعلاقة السببية ما بين الضرر و الحادث الذي نجم عنه الضرر، و هذا بغية حماية مستعملي السفن، و لكن بالرغم من افتراض خطأ الناقل، فإن اتفاقيتي بروكسل و كذلك اتفاقية أئينا لم تجعل التزام الناقل الذي يفرضه عقد النقل التزاما بتحقيق نتيجة، بل جعلته تحقيقا للتوازن بين مصالح الناقلين البحريين و مستعملي السفن من مسافرين و لما له نتائج بالغة الأهمية، التزاما بوسيلة أو بذل عناية و هو ما يسهل بالتالي للناقل البحري دفع مسؤوليته.

فطبقا لنظام المسؤولية الذي تبنته كل من اتفاقيتي بروكسل و القانون البحري الجزائري الذي أخذ عنهما، و كذا اتفاقية أئينا في نسختها الأصلية، الناقل البحري للمسافرين أو الركاب و فقا لهذه الاتفاقيات أن يدفع مسؤوليته إما بإثبات انتفاء الخطأ و هذا عن طريق إثبات أنه قد اتخذ هو وتابعيه كل الإجراءات الضرورية المعقولة لتفادي الضرر، و بالتالي يستطيع الناقل البحري أن يدفع مسؤوليته إذا أثبت أنه بذل العناية الواجبة، فالخطأ مفترض في جانب الناقل افتراضا قابلا لإثبات العكس، إذ يستطيع الناقل و هو الذي يقع على عاتقه عبء الإثبات مادام الخطأ مفترض في جانبه أن ينفي هذا الخطأ عنه بأن يثبت أنه قام بواجب الرقابة بما ينبغي من العناية، فإن فعل ذلك انتفى الخطأ المفترض في جانبه و ارتفعت عنه المسؤولية.

هذا فضلا عن أنه بإمكانه دفع المسؤولية عنه، و هذا بإثبات أن الضرر كان بسبب خطأ أو إهمال المسافر.<sup>1</sup>

### الفقرة الأولى: إثبات الناقل بذل العناية الواجبة

لقد وضحت كلمن اتفاقية بروكسل 1961 الخاصة بالركاب و اتفاقية بروكسل 1967 الخاصة بنقل الأمتعة و التي حلت محلها اتفاقية أثينا 1974 بأن خطأ أو إهمال الناقل يعد مفترضا مالم يثبت هذا الأخير العكس وهذا في حالات الوفاة أو الإصابات الجسمية أو فقدان أو تلف الأمتعة.

من هنا يمكن القول بأنه يمكن للناقل أن يدفع مسؤوليته باتخاذ التدابير الضرورية، و قد ثار في هذا السياق التساؤل عن المقصود بالتدابير الضرورية إذ اختلف الرأي: أ/فذهب إتجاه راجح في الفقه إلى تفسير واسع إذ يطلب من الناقل، حتى يثبت أنه بذل العناية الواجبة، تقديم الدليل الإيجابي على انتفاء الخطأ، فيجب على الناقل أن يثبت أن السفينة كانت صالحة للملاحة البحرية و أنه روعي في شأنها أحكام و القواعد الخاصة بأمنها، و أن السفينة تخضع لصيانة دورية دقيقة ، وأنها كانت مزودة بالقدر الكافي من الوقود اللازم لإتمام الرحلة ، و أن أفراد الطاقم حائزون على الإجازات التي يستلزمها القانون، وأنهم قد حصلوا قبل الانطلاق على كافة المعلومات اللازمة لسلامة الرحلة، و أن تدابير السلامة قد روعي ليس فقط قبل الانطلاق و لكن أيضا أثناء الرحلة البحرية و إلى وقت حدوث الحادث البحري، و أن السفينة كانت تحمل أجهزة الإنقاذ اللازمة.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> تجدر الإشارة أن طرق دفع المسؤولية المكرسة في اتفاقيات بروكسل و أثينا هي نفسها الموجودة في اتفاقية وارسو الخاصة بالنقل الجوي لعام 1929 في المادتين 20 و 21 من الاتفاقية .

<sup>2</sup> جرى تحويل للعبارة بوضع لفظ السفينة بدلا عن الطائرة لارتباطهما في الجزئية محل البحث : أنظر: ، عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص، ص 297.

يرى أيضا أنصار هذا الرأي أنه إذا بقي سبب الحادث مجهولا فلا يتحمل الناقل أدنى مسؤولية، لأنه لا يكف بإثبات سبب وقوع الحادث، وكفيه أن يثبت أنه اتخذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر.

فمعيار التدابير الضرورية معيار موضوعي ينظر فيه إلى ما يفعله الناقل العادي تبعا للظروف، و تتحدد هذه الظروف وفقا لعناصر عديدة منها نوع السفينة و طبيعة و ظروف الرحلة البحرية.

فالالاتجاه المتقدم يتفق مع نظرة اتفاقيتي بروكسل 1961 و 1967 و اتفاقية اثينا 1974 على أن التزام الناقل البحري هو التزام ببذل عناية .

ب/ ذهب اتجاه ثان مضيق إلى اشتراط قيام الناقل بتقديم الدليل السلبي على انتفاء الخطأ، وهو ما يعني أن يثبت السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث و أن هذا السبب لا يرجع إلى خطأ منه أو تابعيه ، فإذا عجز عن إثبات سبب الحادث قامت مسؤوليته، فلا يكفي لكي يتخلص الناقل من المسؤولية أن يثبت أنه اتخذ هو و تابعوه التدابير الضرورية لتفادي الضرر بوجه عام ، بل يلزم بإثبات أنه اتخذ هو و تابعيه التدابير الضرورية لتفادي الضرر الذي وقع بسبب معين بذاته.<sup>1</sup>

فهذا الرأي على الرغم من أنه يميل إلى حماية مصالح المسافرين المضرورين، إلا أن الاتفاقيات الدولية المشار إليها أعلاه لم تشترط على الناقل إثبات سبب الضرر، بل مجرد إثبات اتخاذ التدابير اللازمة لتفادي الضرر، و لا يمكن افتراض أن الناقل لم يتخذ هذه التدابير في كل حالة يبقى فيها سبب الضرر مجهولا ، إذ معنى ذلك أن مجرد وقوع الضرر دليل على عدم اتخاذ التدابير الضرورية متى بقي سبب الضرر مجهولا.

يلاحظ أنه في الحالة التي يكون فيها سبب الضرر فيها معلوما، فإن الناقل يمكن أن يتخلص من المسؤولية و لو عجز عن إثبات أنه و تابعيه قد اتخذوا التدابير الضرورية

<sup>1</sup> عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص، ص 297.

لتفادي الضرر إذا أقام الدليل على أن التدبير الذي لم يتخذه أو عجز عن إثبات أنه اتخذه ليس له من تأثير على تفادي الضرر، أي أن الضرر واقع لا محالة ، سواء اتخذ الناقل هذا التدبير أم لم يتخذه.<sup>1</sup>

### الفقرة الثانية: إثبات خطأ أو إهمال المسافر

يعتبر فعل المضرور من أكثر الحالات شيوعا في استبعاد المسؤولية، فهو السبب الأجنبي الغالب في الحوادث، و ذلك أن حصول الضرر يتصل غالبا بفعل من أفعال المضرور، و على هذا يعتبر من أهم الصور التي تقوم بدور هام في نظرية السبب الأجنبي، إذ على ضوءه تقاس مسؤولية المدعى عليه، كما أن إثبات فعل المضرور أقل صعوبة من إثبات باقي صور السبب الأجنبي ، و يستفيد من التمسك به المدعى عليه ولو كان مخطئا في جميع الأحوال.<sup>2</sup>

فغالبا ما يكون الشخص الذي صدر منه الخطأ غير الذي أصابه الضرر من جراء ذلك الخطأ، إلا أنه قد يحدث أحيانا أن يكون المخطئ و المتضرر شخصا واحدا ، و ذلك في الحالة التي يرتكب فيها شخص خطأ يؤدي إلى الإضرار بنفسه شخصا ، فهنا لا يقع التزام شخص بتعويض شخص آخر، و إنما يتحمل من ساهم في الخطأ عبء الضرر الذي أصابه من دون أن يرجع على شخص آخر لمطالبته بتعويض ما أصابه من ضرر .

فخطأ المضرور كصورة من صور السبب الأجنبي،<sup>3</sup> يعرف على "أنه الانحراف الذي يصدر من المدعي أو المضرور و الذي يؤدي إلى حدوث الضرر الذي أصابه أو إلى استفحاله".

<sup>1</sup> عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص، ص 298.

<sup>2</sup> يوسف فتيحة المولودة عماري، السبب الأجنبي المعفي من المسؤولية التقصيرية عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، رسالة لنيل درجة دكتوراه دولة، جامعة الجزائر، بن عكنون، 2004-2005، ص 137.

<sup>3</sup> محمود التنتي ، المرجع السابق، ص 271.

يعرف أيضا على أنه التدخل الخاطئ من الدائن في قيامه بسلوك من شأنه أن يؤدي بالمدين إلى إخلال بتنفيذ التزامه، إما بعدم تنفيذه كليا أو على نحو جزئي أو بالتأخر في تنفيذه بشكل معيب".<sup>1</sup>

في هذا السياق تطرقت اتفاقية بروكسل 1961 إلى حالة خطأ الراكب في نص المادة الخامسة صراحة " بأنه إذا أثبت الناقل بأن خطأ أو إهمال الراكب قد تسبب في وفاته أو إصابته الجسمانية، أو كان عاملا مشاركا في ذلك، جاز للمحكمة طبقا لأحكام قانونها الخاص إعفاء الناقل من المسؤولية أو تخفيفها".<sup>2</sup>

أما فيما يتعلق بحالة خطأ الراكب كسبب لإعفاء الناقل من الأضرار اللاحقة بالأمته، تطرقت اتفاقية بروكسل 1967 هي الأخرى في المادة الخامسة حيث نصت صراحة " على أنه إذا أثبت الناقل بأن خطأ أو إهمال المسافر قد تسبب في فقدان أو الأضرار بالأمته أو كان عاملا مشاركا في ذلك، جاز للمحكمة طبقا لأحكام قانونها الخاص، إعفاء الناقل أو التخفيف من مسؤوليته".

المشعر البحري الجزائري هو الآخر أخذ حرفيا بالمادتين المذكورتين أعلاه، فنص صراحة في المادة 847 من ق ب ج " على أنه إذا أثبت الناقل بأن خطأ أو إهمال الراكب قد سبب وفاته أو إصابته الجسمانية و فقدان أمته أو إضرارها أو ساهم في ذلك، جاز للمحكمة المختصة إبعاد مسؤولية الناقل أو تخفيفها".

بالنسبة لموقف اتفاقية أثينا 1974، فقد جمعت المادتين الواردتين في اتفاقيتي بروكسل 1961 و1967 في نص واحد فنصت صراحة في أحكام المادة السادسة " على أنه إذا أثبت الناقل أن الوفاة أو الإصابة الجسمانية التي لحقت بالراكب، و الضياع أو الأضرار اللاحقة

<sup>1</sup> عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 204.

<sup>2</sup> تقابلها في مجال النقل الجوي المادة 21 من اتفاقية وارسو 1929 " على أنه إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المصاب هو الذي تسبب عنه الضرر أو ساعد على وقوعه فللمحكمة التطبيق لأحكام قانونها الخاص بأن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفيفها".

بالأمتعة كانت نتيجة الفعل المباشر أو الغير مباشر لخطأ أو إهمال الراكب، فإنه يجوز للمحكمة وفقا لأحكام قانونها الخاص، أن تبعد أو تخفف مسؤولية الناقل".<sup>1</sup>

يتضح من خلال نصوص الاتفاقيات الدولية أنها قد أحالت إلى قانون المحكمة المختصة التي تنظر في النزاع لتحديد مدى أثر الخطأ الذي وقع من المضرور على مسؤولية الناقل البحري، ولعل السبب في هذه الإحالة يرجع إلى فشل الاتفاقيات في تبني مفهوم موحد لهذه المشكلة يوفق بقدر الإمكان بين المفاهيم المتباينة لأثر خطأ المضرور على المسؤولية في قوانين الدول المختلفة.

فأيا ما كان الأمر، نقول بأن المعاهدات الدولية قد أتت بقاعدة إسناد تحيل إلى قانون القاضي فيما يتعلق بتحديد أثر خطأ المضرور و توزيع المسؤولية بين الناقل و المضرور.<sup>2</sup> وترتبا على ذلك، إذا طرح نزاع من هذا القبيل على القاضي الجزائري، فإنه سوف يلجأ حتما إلى تطبيق أحكام القانون البحري الجزائري، لكن هذا القانون لا يحتوي ضمن نصوصه أي مفهوم لخطأ المضرور و لا تحديدا لأثره في الإعفاء من مسؤولية الناقل، وبالتالي فإنه حتما سوف يطبق القاضي الوطني القواعد العامة في المسؤولية المدنية، و هذه القواعد تقضي بإعفاء المدعى عليه الناقل من التزامه بالتعويض إذا ثبت أن الضرر يرجع لخطأ المتضرر. إذ تنص المادة 127 من ق م ج على أنه " إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه .....أو خطأ صدر من المضرور.... كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر، مالم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك"، وحسب المادة 176 من نفس القانون "فإنه إذا استحال على المدين أن ينفذ الالتزام عينا حكم عليه بتعويض الضرر الناجم عن

<sup>1</sup>Art 06 convention d'Athènes 1974:

« Si le transporteur établit que la mort ou les lésions corporelles du passager, la perte ou les dommages survenus à ses bagages sont dus, directement ou indirectement, à la faute ou à la négligence du passager, le tribunal saisi peut, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur. »

<sup>2</sup>عيسى غسان ربيضي، المرجع السابق، ص 157.



عدم تنفيذ التزامه، مالم يثبت أن استحالة التنفيذ نشأت عن سبب لا يد له فيه...."، تضيف المادة 177 من نفس القانون " أنه يجوز للقاضي أن ينقص مقدار التعويض إذا كان الدائن بخطئه قد إشتراك في إحداث الضرر أو أزداد فيه".

و من أمثلة خطأ المضرور في نقل الأشخاص بحرا، أن يقوم المسافر بإلقاء نفسه في عرض البحر بنية الانتحار، أو الإفلات من رقابة تابعي الناقل و الاندفاع نحو محرك السفينة مما سبب له أضرار بدنية، و كذا إهمال الراكب في إطفاء سيجارة مما أدى إلى نشوب حريق في الأمتعة الموجودة على متن السفينة، و مغادرة الراكب مكانه بعد إضاءة إشارة الانطلاق و اتجاهه إلى خارج الكابينة لإلقاء نظرة أخيرة على مودعيه و سقوطه من باب الكابينة نتيجة سحب السلم المتنقل من أمام السفينة..... إلخ

فعليه إذا أثبت الناقل البحري أن الضرر يعود لخطأ المتضرر، وهو السبب الوحيد للضرر، فلا مسؤولية تقع على عاتقه ، وبالتالي فلا يحكم عليه القاضي بتعويض ما، لأن خطأ المتضرر يكون قد استغرق خطأ الناقل البحري، لكن ما هو الحكم إذا إشتراك خطأ المتضرر مع خطأ الناقل في إحداث الضرر؟

يؤخذ في مثل هذه الحالة بمبدأ توزيع المسؤولية، بمعنى أن الناقل لا يسأل كليا أو يعفى كلية من المسؤولية، و كذلك المتضرر، بل يتحمل كل منهما جزءا من الضرر، و بمعنى آخر يكون للضرر في هذا الفرض سببين فيترتب على ذلك تقسيم المسؤولية بين الناقل و الضحية اعتمادا على درجة جسامة و إسهام خطأ كل منهما في وقوع الضرر ، فلا تنتفي مسؤولية الناقل كلية و لا يستفيد المتضرر من التعويض الكامل عن الضرر الذي لحقه ، و تلك مسألة تقدرها محكمة الموضوع، وفي حالة تعذر تحديد نسبة مساهمة كل خطأ في إحداث الضرر، يكون توزيع المسؤولية بين المضرور و الناقل المسؤول بالتساوي.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> دلال يزيد ، المرجع السابق، ص 205.

يشترط في خطأ المتضرر لكي يتمكن الناقل من دفع المسؤولية، و بالتالي إعفائه منها كليا أو جزئيا بقدر اشتراكه في إحداث الضرر ، توافر عنصرين: الأول: عدم إمكان توقع خطأ المتضرر و الثاني: عدم إمكان دفع هذا الخطأ، فإذا كان خطأ المتضرر ممكن التوقع و الدفع ، فإن الناقل يكون مسؤولا في تقصيره عن الضرر اللاحق بالمسافر، و معيار خطأ المتضرر معيار موضوعي لا شخصي، إذ يجب صرف النظر عما إعتاده المتضرر نفسه في أعماله الخاصة، كما أنه يجب صرف النظر عن الظروف الخاصة بالناقل المسؤول، و التركيز على الظروف الخارجية التي أحاطت به عند صدور الخطأ من المتضرر، فالذي يتعين بحثه هو ما إذا كان يجب على الناقل المسؤول توقع و دفع خطأ المتضرر و ليس ما إذا كان يستطيع توقع الخطأ أو دفعه.<sup>1</sup>

لكن هل يمكن للناقل في حالة هلاك المسافر التمسك بخطأ هذا الأخير لدفع مسؤوليته اتجاه ورثته؟

يرى جانب من الفقه أن الأمر يتوقف على كيفية مباشرة ورثة المضرور لدعوى التعويض، فإن كانوا رافعوا الدعوى قد استعملوا اسم و حق المضرور، فإن الناقل يستطيع أن يتمسك في مواجهتهم بخطأ المصاب لدفع مسؤوليته عن الأضرار، بينما إذا استند رافعوا الدعوى في مطالبتهم للناقل على ما لحقهم من أضرار شخصية نتيجة للوفاة أو الإصابة، سواء أكانت أضرار مادية أو أدبية، فإنه من المستقر عليه فقها أن المسؤول عن الضرر لا يمكنه التمسك بخطأ المضرور إلا باعتبار هذا الأخير من قبيل الغير بالنسبة للناقل في مواجهة رافعي الدعوى.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> عيسى غسان ربيضي، المرجع السابق، ص 159

<sup>2</sup> دلال يزيد، المرجع السابق، ص 206.

## الفرع الثاني: طرق دفع المسؤولية في ظل بروتوكول أثينا لعام 2002

على خلاف اتفاقيتي بروكسل 1961 و أثينا 1974 في نسختها الأصلية، تعد مسؤولية الناقل البحري في ظل بروتوكول أثينا لعام 2002 مفترضة، و لا يستطيع الناقل دفعها إلا بإثبات حالة من حالات السبب الأجنبي و هذا ما أكدته المادة الثالثة من البروتوكول بنصها صراحة" على أنه في حالة وقوع ضرر نجم عنه وفاة أو إصابة جسمية لأحد الركاب بسبب حدث بحري، يكون الناقل مسؤولاً إلى حدّ أن الضرر الذي تعرض له الراكب في نفس ذلك الحدث لا يتجاوز 250000 وحدة حسابية، إلا إذا أثبت الناقل أن الحدث:

أ/نتج عن عمل حربي، الأعمال العدوانية، الحرب الأهلية، التمرد أو ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي لا مفر منه ولا يمكن مقاومته، أو

ب/ نتج كلياً عن فعل أو إهمال متعمد من طرف الغير تسبب في وقوع الحدث.

تضيف الفقرة الثانية " أنه إذا كان الضرر أكبر من الحدّ المذكور أعلاه، فإن الناقل يكون مسؤولاً أيضاً ما لم يثبت أن الحدث الذي تسبب في الضرر قد حدث دون خطأ أو إهمال من جانبه"<sup>1</sup>

يتضح من خلال استقراء الفقرتين المذكورتين أعلاه من المادة الثالثة من بروتوكول أثينا 2002 أنها تضمنت تطبيقات حالات القوة القاهرة أو الحادث الفجائي (فعل الحرب، الأعمال القتالية، الحرب الأهلية، التمرد أو ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي لا مفر منه ولا يمكن مقاومته ) و التي بموجبها تستثنى مسؤولية الناقل البحري وهذا في حالة ما إذا كانت

<sup>1</sup> نفس المفهوم كرسه المشرع البحري الجزائري لكن هذا فيما يتعلق بمسؤولية مالكي السفن عن الأضرار الحاصلة من جراء التلوث بالوقود ، حيث نصت المادة 118 من ق ب ج " على أنه لا يعتبر المالك مسؤولاً عن التلوث إذا أثبت بأن الضرر الحاصل نتج عن: أ/ عمل حربي و الأعمال العدوانية و الحرب الأهلية و العصيان أو التمرد أو حادث ذي طابع استثنائي لا يمكن تجنبه و التغلب عليه،

ب/ الغير الذي تعمد بعمله إحداث الضرر ،

ج/ الإهمال أو أي عمل آخر من السلطات المسؤولة عن صيانة و مكافحة النيران و المساعدات الملاحية الأخرى خلال ممارسة هذه المهمة

الأضرار قيمتها تقل عن 250000 وحدة حسابية ، نفس الأمر بالنسبة لفعل الغير باعتباره سبب أجنبي يعفى الناقل البحري من المسؤولية .

على عكس ما هو مقرر في المستوى الأول من المسؤولية عن الأضرار التي تقل قيمتها عن المبلغ المذكور أعلاه ، تكون مسؤولية الناقل البحري حين تزيد قيمة الأضرار عن هذا الحدّ مسؤولية قائمة على الخطأ المفترض و التي تنتفي مسؤولية الناقل بموجبها إلا بنفي الخطأ من جانبه .

هذا بالنسبة للأضرار أو الإصابات الجسمانية اللاحقة بالمسافرين، أما فيما يخص حالات فقدان أو إصابة الأمتعة فهي الأخرى لا تنتفي مسؤولية الناقل إلا بإثبات نفي الخطأ من طرفه ، فخطأ الناقل في هذه الحالة مفترض.<sup>1</sup>

في جميع الحالات سواء كانت قيمة الأضرار أكبر أو أدنى من القيمة المذكورة أعلاه، يستطيع الناقل دفع مسؤوليته و هذا عن طريق إثبات خطأ أو إهمال الراكب، إذ أن هذه الحالة تم تكريسها في نص المادة السادسة من البروتوكول التي لم يجرى عليها أي تعديل.<sup>2</sup>

فعليه ستقتصر دراستي في هذا السياق حول تطبيقات القوة القاهرة و فعل الغير هذا من جهة، و كذا حالة انتفاء خطأ الناقل البحري من جهة أخرى.

### الفقرة الأولى: القوة القاهرة أو الحادث الفجائي

القوة القاهرة أو الحادث الفجائي، حادث خارجي لا يمكن توقعه و لا دفعه يؤدي بشكل مباشر إلى إحداث الضرر، يعرفهما "ستارك" بأنهما حادث غير متوقع و غير ممكن الدفع عادة يكون مصدره خارجيا عن الشيء الضار، ويعرفهما البعض " بالحادث الذي ليس

<sup>1</sup> الفقرتين الثالثة والرابعة من المادة الثالثة من بروتوكول أثينا 2002.

<sup>2</sup> تم الإشارة إلى هذه الحالة عند تطرقنا لحالات إعفاء الناقل في ظل اتفاقيتي بروكسل 1961 و 1967 و أثينا 1974 في الفرع الأول من المطلب الثاني من المبحث الثاني من الفصل الأول من الباب الثاني من الرسالة.

بالإمكان عادة توقعه أو ترقبه، ولا بالمستطاع دفعه أو تلاقيه و الذي يحصل من غير أن يكون للحارس يد فيه أو للشيء دخل به فيكون بمصدره خارجا عن هذا وذاك".<sup>1</sup>

<sup>1</sup> محمد زهدور ، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية و مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، الطبعة الأولى، دار الحداثة للنشر و التوزيع، لبنان، 1990، ص 228.

في هذا السياق ظهرت بعض النظريات حاولت التفرقة بين مصطلحي " القوة القاهرة و الحادث الفجائي " أما النظريات الثانية و هي الراجحة فقد وحدت المصطلحين:

بالنسبة للرأي الأول و الذي نادى بازدواجية القوة القاهرة و الحادث الفجائي ، فقد كانالفقيه "إكسندر" Exner أول القائلين بهذه النظرية عند دراسته لأثر القوة القاهرة في عقد النقل منذ عهد القانون الروماني ، حيث رأى أن القوة القاهرة وحدها تعفي من المسؤولية دون الحادث الفجائي و لكي يشكل الحادث قوة قاهرة عند هذا الفقيه، يجب أن يتوافر له ركنان هما الخارجية المادية و ركن الأهمية و الشهرة بالنسبة للحادث، فهذان الركنان هما اللذان يجعلان الحادث غير عادي، و هذا الأخير هو وحده الذي تستبعد به المسؤولية دون الحادث الفجائي العادي، وقد نالت هذه النظرية تأييدا كبيرا من جانب بعض الفقه الفرنسي على الرغم من الانتقادات التي وجهت إليها، فطبقتها "سالي" Salleilles على المسؤولية عن الأشياء غير الحية، غير أن هذا الفقيه استخدم عبارة الحادث الفجائي فقط ، و قسمه إلى حادث فجائي خاص ، و قصد به السبب الناتج من الخارج ، و هو ما عبر عنه الفقيه Exner بالقوة القاهرة و حادث فجائي عام ، و قصد به كل سبب غير معلوم ، ورتب على هذه التفرقة، أن الأول وحده يجوز أن تستبعد به المسؤولية ، أما الثاني فلا تدفع به المسؤولية ، لكونه يطابق مخاطر الحرفة: أنظر: محمود التلي ، المرجع السابق، 263.

و ما يمكن استخلاصه من رأي هؤلاء الفقهاء، اعتمادهم أساسا على مدى كون الواقعة خارجية و أجنبية أم داخلية و لصيقة بالشيء أو بالحارس، فإن كانت الأولى فإن المسألة الأولى تتعلق بالقوة القاهرة و إن كانت الثانية فإنها تتعلق بحادث فجائي.

في المقابل نجد الرأي السائد و الراجح يدعو إلى وحدة المصطلحين و عدم التفرقة بينهما، إذ أن هذا الإزدواج في التعبير اللذين وردا في النصوص ، و كذا في أحكام القضاء بصورة متتابعة، لا يترجمان سوى الشرطان التقليديان الواجب ضرورة توافرها في الحادث أو الواقعة حتى تكيف بالسبب الأجنبي المعفي من المسؤولية ، وهما شرط عدم إمكان الدفع، و الذي يرادف معنى القوة القاهرة و عدم إمكان التوقع و الذي يرادف معنى الحادث الفجائي، و على هذا الأساس يمكن القول أن كل من القوة القاهرة و الحادث الفجائي إسمان لمسمى واحد، يجب أن تتوافر فيهما عدم إمكان التوقع و عدم إمكان الدفع ، بالإضافة إلى شرط الخارجية ، إذ العبرة في السبب الأجنبي بجميع صورته ، بتوافر شروطه و ليس بالواقعة المكونة له، سواء كانت بفعل الطبيعة أو بفعل الإنسان، أنظر: يوسف فتحة المولودة عماري، المرجع السابق، ص 120 و مايليها.

و في نفس السياق يرى الفقيه السنهوري أن التمييز بين القوة القاهرة و الحادث الفجائي لا يقوم على أساس صحيح لانهما شيء واحد ، إذ أن القوة القاهرة يجب أن تكون حادثا لا مستحيل الدفع فحسب بل أيضا غير ممكن التوقع، و لأن

و بالتالي يتبين لنا أنه لا بد من توافر ثلاثة شروط حتى تتحقق حالة القوة القاهرة و هي: عدم إمكان التوقع، استحالة الدفع، و أن يكون الحادث خارجيا.

### أولاً: عدم إمكان التوقع

إذ يجب أن يكون الحادث غير مستطاع التوقع لا من جانب المدعى عليه فقط ، بل من جانب أشد الناس حيطة و يقظة،<sup>1</sup> فلكي يؤخذ بالقوة القاهرة، يجب على المدين الناقل البحري أن يثبت عدم تمكنه من دفع الحدث الذي تسبب بعدم تنفيذ التزاماته، مما يعني أن إبعاد الحدث كان خارجا عن مقدوره بالنظر لوضعه الشخصي أو لطبيعة هذا الحدث.

أما عن الوقت الذي يجب أن يتوافر فيه شرط عدم توقع الحادث، فهو في المسؤولية العقدية وقت إبرام العقد، و إذا توافر شرط عدم إمكان التوقع وقت التعاقد، فإن توقعه بعد التعاقد و قبل التنفيذ لا ينفي توافر هذا الشرط، ذلك أن العبرة في توافره بوقت التعاقد، أما في المسؤولية التقصيرية فيكون عدم التوقع وقت وقوع الحادث ذاته.<sup>2</sup>

إذ ينظر إلى الحدث بصورة موضوعية لتحديد ما إذا كان قابلا للدفع أو لا، فإذا كانت طبيعته غير قابل لذلك، شكل قوة القاهرة أما إذا كان بإمكان الناقل البحري دفعه فيما لو اتخذ الاحتياطات اللازمة لمواجهته، فإن حدوثه لا يعفيه من مسؤولية تنفيذ موجباته، كذلك لا يعفى المدين من موجباته فيما إذا كان الحدث الطارئ، من شأنه فقط أن يجعل التنفيذ صعبا أو مرهقا و لكن يلاحظ أيضا أنه لا ينظر فقط للمفهوم المجرد لعدم إمكانية دفع الحدث بل

=الحادث الفجائي يجب أن يكون حادثا لا غير ممكن التوقع فحسب بل أيضا مستحيل الدفع : أنظر عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع السابق، ص 876.

<sup>1</sup> وجدي عبد الواحد علي ، المرجع السابق ، ص 156.

<sup>2</sup>المرجع نفسه ، ص 157.

ينظر أحيانا إلى الظرف الذي وجد فيه من يتدفع بالقوة القاهرة و إلى إمكانياته الشخصية في دفع الحدث.<sup>1</sup>

### ثانيا: استحالة الدفع

يجب أيضا أن تكون القوة القاهرة أو الحادث الفجائي مستحيل الدفع، فإذا أمكن دفع الحادث حتى ولو استحال توقعه لم يكن قوة القاهرة أو حادثا فجائيا، كذلك يجب أن يكون الحادث من شأنه أن يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا و أن تكون الاستحالة مطلقة، فلا تكون استحالة بالنسبة للمدين وحده، بل استحالة بالنسبة لأي شخص يكون في موقف المدين الناقل.<sup>2</sup>

### ثالثا: أن يكون الحادث خارجيا

لكي يشكل الحادث قوة القاهرة، يجب أن يكون منبثقا عن عامل خارجي عن المدين باعتبار أنه إذا تسبب به شخصا أو بإهماله يكون مسؤولا عن نتائجه، كما يكون مسؤولا عن هذه النتائج إذا حصلت بفعل أحد تابعيه على ما حدد القانون بذلك.<sup>3</sup>

تطبيقا لذلك يعفى الناقل البحري من المسؤولية إذا أثبت أن الأضرار اللاحقة بالمسافرين كانت ناشئة عن حالة من الحالات المنصوص عليها في أحكام الفقرة الأولى من المادة الثالثة من بروتوكول أثينا 2002.

<sup>1</sup> مصطفى العوجي، القانون المدني، المسؤولية المدنية، الجزء الثاني، الطبعة الثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2004، ص 113.

<sup>2</sup> عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع السابق، ص 876.

<sup>3</sup> مصطفى العوجي، المرجع السابق، ص 113.

## أ/أفعال أو أعمال الحرب:

يقصد في هذا الصدد بأعمال الحرب كافة الأعمال التي ترتكب في أثناء حالة من حالات الحرب، و التي تؤدي إلى وقوع حادث شريطة أن تكون تلك الأعمال ذات طابع حربي.<sup>1</sup>

إذ يشمل مدلول الحرب جميع الأعمال الحربية بين دولتين أو أكثر، سواء أكانت الحرب معلنة رسميا أم غير معلنة، و يدخل في مدلول الحرب عملية الغزو التي تقوم بها إحدى الدول لاجتياح و احتلال أراضي دولة مجاورة سواء أتمت عملية الاجتياح بشكل مفاجئ أو كانت مسبقة بتوتر العلاقات بين الدولتين مما ينبأ باحتمال حصول عملية الغزو، كما يشمل الأعمال التخريبية التي يقوم بها عملاء دولة ما في أراضي دولة أخرى، سواء أكان هؤلاء العملاء من تبعة الدولة المعتدية أو من الموالين لها من تبعة الدولة المعتدى عليها.<sup>2</sup>

فالحرب قد تكون قوة قاهرة بما ينجم عنها من أحداث مادية و من أزمات اقتصادية، ما دامت مستحيلة الدفع غير متوقعة، و الذي يجب أن يستحيل توقعه و دفعه ليس هو الحرب ذاتها، بل ما خلفته من أحداث و اضطرابات ، فإذا هاجم العدو بلدا، ودخل فاتحا و طرد منها سكانها كان هذا الحادث قوة قاهرة.

فالقضاء المصري عند حديثه عن المقصود بحالة الحرب يرى بأنها قد تكون معلنة، وقد يكون مسلما أنها وشيكة الوقوع ، أي أن حالة الحرب هي الحالة التي تعلن فيها دولة الدخول في حرب مع أخرى أو التي يتضح من الظروف و يجري التسليم بأنها قريبة الوقوع.

<sup>1</sup> محمد زهدور ، المرجع السابق، ص 248.

<sup>2</sup> بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع و التطبيق، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن، 2009، ص 194.



ففي نفس السياق عرّف القضاء المصري من جهة أخرى الخطر الحربي " بأنه كل حادث حربي، و يعتبر عملا حربيا الأعمال العدوانية و ما يشبهها،"<sup>1</sup> و لقد حكمت محكمة مرسيليا التجارية بأنه " يجب أن يعتبر خطرا حربيا ما يقع من ضرر إذا كان ناشئا مباشرة عن حالة حرب، أي الضرر الذي يقع في ظروف حالة الحرب و الذي ما كان ليقع إذا لم توجد حالة حرب، فلا يسأل المؤمن العادي عن نتائج الحادث الذي يقع على سفينة تسير في الليل بدون أنوار خشية تعرضها لهجوم غواصات العدو"، و هذا الحكم قد خلط بين حالة الحرب وبين الخطر الحربي من جهة، و بين الضرر كنتيجة لوقوع الخطر و بين الخطر كعنصر من عناصر التأمين".

فبهذا ينبغي التفرقة بين حالتي الحرب و الخطر الحربي ، فحالة الحرب هي وضع قانوني يصور حالة دولتين أو أكثر تستعملان القوة إزاء بعضهما أو يسهل بها معرفة أن حربا وشيكة الوقوع بينهما، أما الخطر الحربي فهو حالة فعلية توجد كلما " وجد عمل من أعمال الحرب يهدد السفينة و ما عليها" أما الخطر كعنصر من عناصر التأمين و الضرر كنتيجة لذلك، فهما أمران لا تتضح التفرقة بينهما بشكل تام، و إن كان يمكن القول أن الخطر في هذا الصدد يعني أي حادث غير محقق الوقوع و لا يتوقف على محض إرادة الأطراف، أما الضرر فيكون نتيجة لهذا الحادث.

فعليه يعد من أعمال الحرب التي تعفي الناقل البحري للمسافرين من المسؤولية قانونا، إن أثبت توافر أحدها و هي:

أ/ اصطدام سفينة الناقل بسفينة حربية ظهرت فجأة أمام سفينة الناقل.

ب/ إصابة سفينة الناقل من إحدى الطائرات أو السفن أو الغواصات الحربية.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> حكم محكمة الإسكندرية المختلطة الصادر في 28 فبراير 1916 ، مشار إليه لدى محمد زهدور ، المرجع السابق، ص 248.

<sup>2</sup> محمد زهدور ، المرجع السابق، ص 249.

و بناء على ذلك يعفى الناقل البحري وفقا لبروتوكول أثينا 2002 عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين و التي كانت بفعل الحرب كضرب الغواصات و السفن الحربية للسفن التجارية الخاصة بنقل المسافرين و الغارات الجوية على مثل هذه السفن و اغتنام العدو للسفينة.

### ب/الحرب الأهلية و التمرد

هي الحرب الداخلية التي تقوم بين فئتين متعارضتين، إما سياسيا أو طائفيا أو عنصريا، ضمن حدود دولة واحدة، فيقصد به أخطار الحرب بكل معانيها ، كما يقصد بها اندلاع صراع مسلح بين مجموعتين في نفس الدولة،<sup>1</sup> أو أن تكون بين شطرين من ذات الدولة يهدف كل شطر منها السيطرة على أراضي الشطر الثاني كالحرب الأهلية الأمريكية، أو قيام فئة معينة ذات اتجاهات سياسية تتعارض مع اتجاهات السلطة الحاكمة، بالاستيلاء بالقوة على بعض مناطق الدولة وشن الحرب على قوات السلطة الحاكمة بهدف إسقاطها و الاستيلاء على مقاليد الحكم، كالحرب الأهلية الإسبانية في النصف الأول من القرن الماضي.<sup>2</sup>

تجدر الإشارة إليه هنا، بأنه لا بد من التفرقة بين الحرب الأهلية و الثورة، هذه الأخيرة هي عبارة عن قيام فئة منظمة من أفراد الشعب بمعارضة جماعة مسلحة ضد السلطة القائمة بهدف إسقاطها و تغيير نظام الحكم السائد في الدولة بنظام آخر تعتقد أنه يحقق مصالح أغلبية الشعب، بعبارة أخرى هو قيام الشعب في بلد ما بمقاومة مكشوفة ضد سلطة قائمة بغرض الإطاحة بها ، فالثورة عملية متكاملة لتدمير السلطة السياسية،<sup>3</sup> و تختلف الثورة عن الحرب الأهلية في أن هدفها سياسي بحت فحين أن هدف الحرب الأهلية قد يكون طائفيا أو عنصريا أو مناطقيا أو مجرد تنازع على السلطة، كما أن هدف الثورة لا ينحصر بتغيير السلطة و إقامة سلطة غيرها، بل يتعدى ذلك إلى تغيير نظام الحكم، كالثورة البلشفية

<sup>1</sup> طارق جمعة سيف، التأمين البحري في إطار الاعتماد المستندي ، دار الفكر الجامعي ، مصر، 2011، ص 114.

<sup>2</sup> بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 195.

<sup>3</sup> طارق جمعة سيف، تأمين النقل الدولي، البحري، الجوي، البري، النهري، دار الفكر الجامعي، مصر، 2008، ص 136.

في روسيا في النصف الأول من القرن العشرين التي غيرت نظام الحكم الذي يعتمد على الملكية الفردية إلى النظام الاشتراكي، و الثورة الفرنسية في القرن التاسع عشر التي أطاحت بالنظام الملكي و أحلت محله النظام الجمهوري.<sup>1</sup>

أما التمرد أو الهيجان الشعبي، فيقصد به امتناع زمرة من الأفراد إطاعة الأوامر الصادرة عن السلطة الشرعية و مقاومة تنفيذ هذه الأوامر باللجوء إلى استعمال السلاح إن اقتضى الأمر، يعرف أيضا على أنه قيام فئة معارضة لسياسة الحكومة بتحريض أفراد الشعب على عصيان أوامرها و القيام بأعمال تجبرها على الاستقالة و استبدالها بحكومة أخرى تلبي مطالب الفئة التي تقود هذه الحركة، و قد تتطور الأفعال الصادرة عن مناصري هذه الفئة إلى استخدام السلاح لتنفيذ أغراضهم، فيتحول الهيجان الشعبي إلى حالة من الانتفاضة الشعبية المسلحة، و هنا لابد من التوضيح بأنه لا يشترط في المحرضين على الهيجان الشعبي أو الانتفاضة الشعبية أن يكونوا فئة منظمة يربطها ميثاق واحد و هدف واحد، فقد تتعاون عدة فئات ذات اتجاهات سياسية مختلفة يجمعها هدف أني واحد هو إجبار الحكومة القائمة على الاستقالة دون أن يتعدى هدفها هذا الغرض.<sup>2</sup>

فالحقيقة أنه في هذه الحالات يستطيع المستغل أن يثبت أن الحادث قد وقع نتيجة هذه الأعمال فيكون في حالة من حالات الإعفاء القانوني بحيث لا يملك القاضي إزاء ذلك سوى أن يقضي بعدم مسؤوليته.

فمن الملاحظ أن تقدير مدى وقوع الحادث نتيجة من عمل من أعمال الثورة أو الفتنة إنما هو تقدير لمسألة قانونية و ليس لمسألة وقائع، بحيث أنه يتعين على المحكمة إن لم تأخذ بما قدمه المستغل، أن تبين الأسباب القانونية لعدم إعفائه من المسؤولية و إلا كان حكمها موسوما بالقصور.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 196.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص 196.

<sup>3</sup> محمد زهدور ، المرجع السابق، ص 250.

## ج/ ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي

إذ أن مخاطر البحر الناتجة عن الظواهر الطبيعية تعتبر خارجة عن نطاق نشاط النقل البحري، فهبوب عاصفة قوية مفاجئة يعتبر حدثا خارجا عن إرادة الناقل، و بالتالي فهو يمثل أحد مظاهر القوة القاهرة، و مثال عن المخاطر البحرية نجد العواصف و الرياح الشديدة و هياج البحر غير عادي و الضباب الكثيف.

بالتالي لا يعفى الناقل من المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن مخاطر البحر، إذا اتضح أن هذه الأضرار ما كانت لتحدث لو لم يخطئ الناقل أو أحد تابعيه، كما لا يعفى الناقل البحري من المسؤولية عن مخاطر البحر أيضا إذا أثبت أنه لم يقم ببذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للسفر قبل السفر و عند البدء فيه.

لا يعد من مخاطر البحر الظواهر الطبيعية التي تحدث بانتظام مستمر و التي يمكن للناقل البحري أن يتوقعها و أن يتفادى نتائجها، ومن ثم لا يعفى الناقل من المسؤولية في التأخير الناشئ عن تجميد مياه الميناء إذا كان هذا التجمد يقع في كل سنة على وتيرة واحدة في موسم معين.

إذ لا يعفى الناقل البحري إلا إذا حدثت مخاطر أثناء الطريق الذي عليه أن يسلكه، فإذا انحرفت السفينة عن طريقها و كان الانحراف غير معقول ثم واجهت السفينة هذه المخاطر فلا يكون للناقل أن يتمسك بالإعفاء.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> حيفري نسيمه أمال ، الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري و القانون المقارن، رسالة لنيل شهادة الماجستير، قانون الأعمال المقارن، جامعة وهران، 2010-2011، ص 39.

## الفقرة الثانية: فعل الغير

قد لا ينشأ الضرر الذي أصاب المسافر بفعل هذا الأخير، و لا نتيجة قوة القاهرة أو حادث فجائي و لا بفعل الناقل البحري، بل يكون ناتجا عن شخص أجنبي عنه، و حينئذ يقال أن الضرر نشأ بفعل الغير.

إذ يعد فعل الغير الصورة الثانية من صور السبب الأجنبي الذي يعفى فيها الناقل البحري عن الأضرار اللاحقة بالركاب،<sup>1</sup> و قد ورد النص عليه كما سبق الإشارة في نص المادة الثالثة من بروتوكول أثينا 2002.

مادام أن النقل بطبيعته نشاط ذو مخاطر و بالتالي فإن خطأ الغير من المخاطر المتوقعة في النشاط فلا يستطيع الناقل أن يتخلص من المسؤولية بمجرد أن خطأ الغير قد وقع و إنما يلزم أن تتوافر في الخطأ خصائص القوة القاهرة من عدم إمكان التوقع و عدم إمكان الدفع حتى يصبح موجبا لإعفاء الناقل من المسؤولية،<sup>2</sup> وفي هذا السياق قضت محكمة النقض الفرنسية في 18-12-1953 بقولها " خطأ الغير الذي يتمسك به الناقل لإعفائه من المسؤولية القائمة ضده عن الضرر الذي لحق المسافر أثناء سفره لا يمكن أن يعفيه كلية إلا إذا كان إلى جانب عدم المقدرة على توقعه و لا دفعه السبب الوحيد للضرر".<sup>3</sup>

فلكي يعتد بخطأ الغير كسبب من أسباب الإعفاء من المسؤولية يجب أن لا يكون هذا الغير من الأشخاص الذين يعتبر المدعى عليه مسؤولا عنهم، و أن يكون فعله هو السبب في إحداث الضرر، فالغير هو أي شخص أجنبي عن عقد النقل البحري و لا يسأل عنه الناقل.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> François – Xavier Pierronnet, Responsabilité civile et passagers maritimes, Tome 2, ,op.cit, p 618.

<sup>2</sup> محمد سليمان فلاح الرشيدى، المرجع السابق، ص 319.

<sup>3</sup> براسي محمد، المرجع السابق، ص 95.

<sup>4</sup> إيمان فتحي حسن الجميل، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، المرجع السابق، ص 207.

من أمثلة أفعال الغير نذكر على سبيل المثال قيام عصابة أو قراصنة أو إرهابيين باحتجاز سفينة نقل الركاب،<sup>1</sup> حدوث تصادم بين سفينة الناقل و سفينة أخرى و هذا بسبب خطأ ريان هذه السفينة مما يحمل هذا الأخير أو متبوعيه مسؤولية ذلك،<sup>2</sup> وقوع مشادة بين راكبين على متن السفينة....إلخ

فالغير هو الشخص الثالث الغريب عن المضرور الذي ادعى، و عن المدعى عليه الذي دعاه، فليس من الغير لا هذا ولا ذاك، و لا من يسأل عنه المدعى عليه كالتابع له في الخدمة أو الخاضع لسلطته في الولاية، و لا الذي حل محله في تنفيذ ما التزم به عليه، و ظل مسؤولا عن هذا الالتزام.<sup>3</sup>

فالغيرية، تعني في مجال إعفاء الناقل من المسؤولية من الإخلال بالالتزام بسلامة الركاب، فعل كل شخص غير الناقل و تابعيه الذين يسأل عن أفعالهم، المؤدي إلى إحداث الضرر بأحد الركاب، و لا يشترط في الغير الذي أدى فعله إلى إحداث الضرر، أن يكون معيناً أو معروفاً.

<sup>1</sup> François – Xavier Pierronnet, Responsabilité civile et passagers maritimes, Tome 2, ,op.cit, p 619.

<sup>2</sup> هنا يجب التفرقة بين ثبوت أن سبب التصادم هو القوة القاهرة و بين أن يبقى سبب التصادم مجهولاً، حتى ولو ثبت عدم وجود خطأ من أي من السفينتين فهذا لا يقطع بأن السبب الذي أدى إلى وقوع التصادم قوة القاهرة، ففي التحقيقات لو ثبت عدم وجود خطأ من السفينتين، فإما أن يكون سبب من إحدى السفينتين بانتفاء الخطأ من إحداهما أو يظل السبب مجهولاً، فلا نستطيع القطع بمجرد عدم وجود خطأ من السفينتين بأن سبب التصادم هو القوة القاهرة ، و ينحصر خطأ الريان في مخالفته للقواعد الدولية لمنع التصادم في البحار كعدم إخلاء الطريق لسفينة لها أولوية المرور أو عدم إضاءة الأنوار التي تحدد موقع السفينة ليلاً، عدم استعمال الإشارات الصوتية عند اضطراب الجو أو عند تقابلها مع سفينة أخرى أو عدم تخفيض السرعة عند تكاثف الضباب ، و في هذا السياق لا يعد الحادث قهريا التصادم الذي يقع ليلاً في شهر يناير في وجود الضباب إذ لا يشكل واقعة استثنائية و غير متوقعة و مثل هذه الظروف لا تشكل قوة القاهرة إلا إذا أثبت اختفاء أي خطأ يمكن نسبته إلى المنشأتين المتصادمتين: إيمان فتحي حسن الجميل ، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، الرسالة السابقة، ص 146.

<sup>3</sup> يوسف فتيحة المولودة عماري، المرجع السابق، ص 166.

يجب على الناقل، في حالات الاستناد على فعل الغير كوسيلة لدفع المسؤولية عنه، أن يتخذ من الاحتياطات و الإجراءات الخاصة بسلامة الركاب ما يكفل تحقيق هذه السلامة، و إلا أعتبر الناقل في هذه الحالة مخلا بالتزامه بسلامة الركاب، فيسأل الناقل عن إصابة أحد المسافرين بأضرار جسمانية نتيجة تزام الركاب في وسيلة النقل أثناء الدخول أو الخروج أو بداخلها، إذ يلزم الناقل في مثل هذه الظروف مراعاة كثرة أعداد المسافرين من خلال تنظيم طريقة دخولهم إلى وسيلة النقل و خروجهم منها عن طريق تابعي الناقل، كما يسأل الناقل عن إصابة أحد الركاب نتيجة التزام الناتج عن قبول الناقل لركاب اكثر من الحد الأقصى المسموح به، و ذلك باعتبار أن الناقل في مثل هذه الظروف يتوقع حدوث إصابات، نتيجة تدافع الركاب أثناء دخولهم و خروجهم من وسيلة النقل.<sup>1</sup>

ففاعل الغير لا يثير صعوبة إذا كان هو السبب الوحيد في حدوث الضرر، إذ أن قيام الناقل بإثبات ذلك ينفي مسؤوليته كلية و وجوبا، وهذا هو الفعل المقصود في هذه الصورة، لأنه إذا شارك الناقل الغير في الخطأ فإن المسؤولية لا تندفع عنه كلية، بل سيكونان مسؤولين معا، و لكن إذا كان إثبات الاشتراك في الخطأ أمرا عسيرا في حد ذاته، فإنه في هذه الحالة أكثر عسرا نظرا لما يكتنف الملاحة البحرية من ملابسات خاصة.<sup>2</sup>

فعليه إذا اقترن خطأ الغير بخطأ الناقل و هذا بالمساهمة في حدوث الضرر، انعقدت مسؤولية الناقل البحري دون تخفيف،<sup>3</sup> و يتحمل دفع التعويض و هذا في حدود 250000 وحدة حسابية، حيث أن بروتوكول 2002 لم يتبع في هذه الحالة ذات النهج الذي اتبعته بشأن الإعفاء الجزئي من المسؤولية في حالة الخطأ المشترك بين الناقل و الراكب المضرور

<sup>1</sup> محمد سليمان فلاح الرشيدى، المرجع السابق، ص 321.

<sup>2</sup> محمد زهدور ، المرجع السابق، ص 254.

<sup>3</sup> ما دام أن الناقل يعد مسؤولا عن الحوادث التي تنتج بسبب فعل الغير، فمن باب أولى تحميله مسؤولية الأضرار الناجمة عن مساهمته مع الغير في حدوثها، باعتبار أن ذلك يشكل دليلا على عدم اتخاذه الاحتياطات اللازمة لمنع وقوع الحادث و تفادي نتائجه : عادل علي المقدادي، المرجع السابق ، ص 204.

اعتمادا على نسبة مساهمة كل منهما في إحداث الضرر، بل اشترطت أن ينفرد الغير بخطئه في إحداث الضرر حتى يعفى الناقل كلية من المسؤولية، و يكون للناقل في مقابل ذلك أن يرجع على الغير الذي أسهم معه بخطئه في إحداث الضرر، إذا أثبت أنه كان لهذا الخطأ دور في ذلك، فضلا عن حق المضرور في أن يرجع هو الآخر على هذا الغير بالتعويض وفقا لقواعد المسؤولية التقصيرية.<sup>1</sup>

### الفقرة الثالثة: انتفاء خطأ الناقل البحري

على خلاف ما هو مقرر في المستوى الأول، المنصوص عليه في المادة الثالثة من بروتوكول أثينا 2002 المذكور سابقا، أين تكون مسؤولية الناقل البحري للمسافرين محدودة في حدود 250000 وحدة حسابية ، نجد الفقرة الثانية من نفس المادة تطرقت لمستوى ثاني متعلق بقريئة بسيطة لمسؤولية الناقل، و هذا في حالة ما إذا كانت قيمة الضرر يتجاوز 250000 وحدة حسابية، إذ يمكن للناقل أن يتحلل من المسؤولية إذا ما أفلح في إثبات أن الأضرار الناجمة عن وفاة الراكب أو إصابته جسمانيا، لم تنشأ عن خطأ أو إهمال من جانبه.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> دلال يزيد ، المرجع السابق ، ص 219.

<sup>2</sup> نفس المفهوم أكدته اتفاقية مونتريال 1999 في مجال النقل الجوي للأشخاص و هذا من خلال نص المادة 21 الفقرة الثانية" أنه فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة 17 ( وفاة الراكب أو إصابته، الضرر اللاحق بالأمته) و التي تتجاوز قيمتها 100000 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، لا يكون الناقل مسؤولا إذا أثبت ما يلي: أ/ أن هذا الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه.

ب/ أو أن هذا الضرر نشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير " لمزيد من التفصيل : أنظر محمود محمد أبو شاور ، حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية حسب اتفاقية مونتريال ، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع،



نفس الحكم أكدته الفقرة الرابعة من المادة الثالثة من البروتوكول، فيما يخص فقد أو تلف الأمتعة الأخرى غير أمتعة القمرة، يكون الناقل مسؤولاً ما لم يثبت أن الحادث الذي تسبب في الضرر لم ينشأ عن خطأ أو إهمال من جانبه.<sup>1</sup>

إذ يكون إثبات ما تقدم وفقاً لمعيار موضوعي هو معيار الناقل الحريص الذي يوجد في ظروف الناقل المدعى عليه نفسه.<sup>2</sup>

يعتبر هذا الحكم ظاهرياً في مصلحة المسافر، إذ لا يطلب منه سوى إثبات الضرر من أجل نيل التعويض، و أن قيمة هذا الضرر تتعدى 250000 وحدة حسابية، لكن في الحقيقة فإن هذا الحكم إنما وُجد ترجيحاً لكفة الناقل لا المسافر، مادام أن بروتوكول أثينا 2002 أجاز للناقل نفي قرينة الخطأ المفترض بإثبات أن الضرر لم ينشأ عن إهمال أو خطأ الناقل، و هو مما لا شك فيه أنه إثبات أسهل و أيسر من إثبات حالة من حالات القوة القاهرة أو فعل الغير، إذ أن الهدف الرئيسي من وراء تقرير هذا الحكم هو حمل المضرورين على الاقتناع بالمستوى الأول من المسؤولية و الذي لا تتعدى قيمة التعويض المبلغ المشار أعلاه، و العزوف عن المطالبة بتعويضات تتجاوز هذا الحد كون أن الحصول عليها ليس أكيد، بل مجرد احتمال.<sup>3</sup>

هذا وتجدر الإشارة أن حالات الإعفاء الواردة في الاتفاقيات الدولية تعد من النظام العام، إذ لا يجوز الاتفاق على مخالفتها أو تعديلها، و هذا ما أكدته المادة التاسعة من اتفاقية بروكسل 1961 " بأنه أي شرط تعاقدى تم إبرامه قبل الواقعة التي تسببت عنها الإصابة ينص على إعفاء الناقل من التزامه قبل المسافر أو ممثليه الشخصيين أو ورثته أو

<sup>1</sup> Art 03 /04 protocole 2002 « En cas de préjudice résultant de la perte ou de dommages survenus à des bagages autres que des bagages de cabine, le transporteur est responsable sauf s'il prouve que l'événement générateur du préjudice est survenu sans faute ou négligence de sa part »

<sup>2</sup> فاروق إبراهيم جاسم، القانون الجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2017، ص 255.

<sup>3</sup> دلال يزيد، المرجع السابق، ص 217.

من يعولهم..... يعتبر لا غيا و باطلا، على أن بطلان هذا الحكم لا يعني إلغاء عقد النقل الذي يظل خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية"، وقد تضمنت اتفاقية بروكسل 1967 حكما مماثلا في المادة الثانية عشر و هذا فيما يخص إعفاء الناقل من مسؤوليته عن فقدان الأمتعة، و قد تضمنت اتفاقية أثينا 1974 هي الأخرى نفس الموقف في المادة الثامنة عشر " على أنه أي شرط تعاقدى مبرم قبل وقوع الحادث و الذي سبب في وفاة الراكب أو إصابته الجسمانية أو في فقد أو تلف أمتعته و يرمي إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته إزاء المسافر... يعد لا غيا و باطلا، على أن بطلان هذا الشرط لا يعني إلغاء عقد النقل الذي يظل خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية".

## الفصل الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البحري للمسافرين

في حالة إخلال الناقل البحري وإخفاقه في تنفيذ الالتزامات الملقاة على عاتقه، و التي أدت إلى إلحاق الضرر بالمسافر المتعاقد معه، فلا شك بأن هذا الأخير سيلجأ إلى القضاء لاقتضاء التعويض عن الضرر الذي أصابه، و لهذا فلا يكفيه وجود أحكام موضوعية تنظم مسؤولية الناقل البحري، بل لابد من وجود أحكام إجرائية تيسر له إجراءات التقاضي. إذن فالطريق الوحيد الذي يتبعه المسافر المتضرر أو ورثته من أجل الحصول على التعويض، هو اللجوء إلى القضاء و ذلك من خلال رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري.

حفاظا على حقوق المتعاقد المسافر، نظم كل من القانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البحري، عالجت فيها أحكام دعوى مسؤولية الناقل، و هذا من خلال الانفراد بقواعد متميزة لاسيما من حيث تحديد الجهة القضائية المختصة بالفصل في دعوى المسؤولية، و المواعيد و الآجال القانونية لرفعها حتى لا تتعرض الدعوى للانقضاء ( المبحث الأول).

فضلا عن دعوى المسؤولية، يتمتع المسافر المضرور أو خلفه بمجموعة من الضمانات التي من شأنها أن تكفل للمتضررين من عملية النقل، الحصول على تعويض عادل، تتجسد هذه الضمانات في افتكاك المبالغ المالية من الناقل المسؤول سواء في إطار مسؤوليته المحدودة أو الغير محدودة، فضلا عن ضمانات أخرى تم إقرارها تتمثل أساسا في إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل البحري اتجاه المسافرين و التي بموجبها يكون من حق المسافر أو ورثته أن يفتكوا التعويض مباشرة من شركات التأمين أو أحد أندية الحماية و التعويض (المبحث الثاني).

**المبحث الأول: أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري للمسافرين**

يقتضي الحديث عن الأحكام الخاصة بدعوى مسؤولية الناقل البحري تبيان من هم أطراف دعوى المسؤولية، فنشير من جهة إلى الطرف المدعي في هذه الدعوى و إلى الطرف المدعى عليه فيها من جانب آخر، مع تحديد الجهة القضائية المختصة بالفصل في دعوى مسؤولية الناقل البحري (المطلب الأول)، و المواعيد و الآجال القانونية لرفعها حتى لا تتعرض الدعوى للانقضاء، و هذا من خلال التكلم عن مدى قبول الدعوى من عدمه كجزاء لعدم الإخطار، مع التطرق لمسألة تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري من خلال تبيان الدعوى التي يسري عليها التقادم، و عوارضه (المطلب الثاني).

**المطلب الأول: دعوى مسؤولية الناقل البحري**

سوف نفضل في دراستنا لهذا المطلب لدعوى مسؤولية الناقل البحري للمسافرين، بالتطرق إلى أطراف دعوى المسؤولية و هذا من خلال تحديد من له الحق في رفع هذه الدعوى و على من تُرفع (الفرع الأول)، و إلى الجهة المختصة بالفصل في دعوى مسؤولية الناقل البحري (الفرع الثاني).

**الفرع الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري**

عندما يصاب المسافر بأضرار أثناء تنفيذ عملية النقل نتيجة لخطأ الناقل العقدي لإخلاله بالتزام بضمان السلامة، فيترتب عن هذا الحق المتضرر في الحصول على التعويض و حق إجرائي لحماية هذا الحق و الحصول عليه و المتمثل في الدعوى القضائية التي تتطلب وجود طرفان هما في الغالب طرفا هذا العقد، فيكون المدعي هو المسافر من جهة و يكون الناقل البحري هو المدعى عليه من جهة أخرى.

## الفقرة الأولى: المدعي

المدعي هو صاحب الحق أو المركز القانوني المراد حمايته، و لما كان عقد النقل البحري للأشخاص يتم بين المسافر و الناقل البحري، فالمدعي بناء على ذلك هو الراكب أو المسافر المتضرر، و لكن هناك حالات يكون فيها المدعي غير الراكب، كما لو أقيمت تلك الدعوى من قبل ورثة المضرور عند وفاته ، أو من طرف آخرين كان يعيلهم المضرور من غير الورثة.<sup>1</sup>

لقد أكدت اتفاقية بروكسل 1961 صفة رافعي دعوى التعويض، بنصها صراحة" بأنه أية دعوى خاصة بالتعويضات عن الإصابة الجسمانية للمسافر، لا يجوز رفعها إلا بواسطة أو نيابة عن المسافر، و بأنه في حالة وفاة المسافر ، فلا يمكن رفع دعوى التعويض إلا من ذوي حقوق الشخص المتوفى أو الأشخاص الذين يعيلهم ، و ذلك في حالة ما إذا كان يحق فقط لذوي الحقوق المذكورين أو هؤلاء الأشخاص رفع الدعوى حسب قانون المحكمة المختصة."<sup>2</sup>

على هذا النحو، أن من له الحق في رفع دعوى المسؤولية هو المسافر نفسه في حالة إصابته البدنية أو من ورثته أو من يعولهم في حالة وفاته إذا كان لهم الحق في رفع الدعوى وفقا لقانون المحكمة التي تقام أمامها، و الجدير بالذكر أن أية دعوى خاصة بالتعويضات، أي كان أساسها، لا تخضع إلا للأحكام و الحدود المقررة في هذه الاتفاقية.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> عادل علي المقدادي، المرجع السابق ، ص 234.

<sup>2</sup> الفقرتين الثانية و الثالثة من المادة العاشرة من إتفاقية بروكسل 1961 الخاصة بنقل الركاب عن طريق البحر .

<sup>3</sup> محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري ، المرجع السابق، ص 552.

فعليه سوف نبحت مدى حق كل من هؤلاء، المسافر أو الورثة أو المعالين من غير الورثة، في إقامة الدعوى على الناقل البحري.

### أولاً: المسافر المضرور

لا يوجد إشكال هنا بشأن تحديد المدعي في دعوى المسؤولية المرفوعة ضد الناقل البحري، فالمسافر مادام هو المتعاقد مع الناقل، فله الحق دائماً و في كل الأحوال التي يصاب فيها بضرر بدني كالجراح مثلاً أو عند تعرضه لضرر بسبب التأخير أو ضياع و تلف أمتعته، في كل ذلك له أن يقيم دعوى المسؤولية التعاقدية على الناقل للمطالبة بتعويض ما أصابه من ضرر مادي أو معنوي، ذلك لأن العقد قد تم بينه و بين الناقل، و مع ذلك يمكن أن تقام الدعوى من طرف شخص آخر يكون نائباً عن المتضرر، كالوصي و القيم و الوكيل، و هذه الدعوى تكون جائزة مادام النائب يستند في دعواه للمطالبة بالضرر الذي أصاب الراكب نفسه "الأصيل" و ليس للمطالبة بضرر أصابه هو، أي النائب لعدم وجود العلاقة التعاقدية بينه وبين الناقل.<sup>1</sup>

كما أن مسألة تحديد الأشخاص الذين يكون لهم رفع دعوى المسؤولية على الناقل في حالة نقل الأمتعة لا تثير أي مشكلات خاصة، ذلك أنه غالباً ما يقوم الراكب نفسه برفع دعوى على الناقل عن الأضرار التي أصابت أمتعته، و يستمد الراكب هذا الحق من عقد نقله على اعتبار أن نقل أمتعته لا يكون إلا بمقتضى العقد الذي أبرمه مع الناقل، و يرجع السبب في عدم وجود أية صعوبات في حالة نقل الأمتعة إلى أنه في معظم الحالات لن يتمكن غير الراكب من الادعاء بأن له حقوقاً على الأمتعة.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> عادل علي المقدادي، المرجع السابق ، ص 234.

<sup>2</sup> دلال يزيد ، المرجع السابق ، ص 345.

## ثانيا: خلف المسافر المتوفي

هنا ترفع الدعوى إما من طرف الورثة، أو غيرهم و هم الأشخاص الذين كان المسافر المتوفي يعيلهم في حياته.

## أ/دعوى ورثة المسافر المتوفي

عندما يتوفى المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل، ينشأ للورثة حق الادعاء بما كان للمسافر من حق في ذمة الناقل، لأن هذا الحق يورث عن المسافر، كما أن هؤلاء الورثة قد يطالبون بما أصابهم من ضرر شخصي نتيجة الوفاة ، فما مدى حق الورثة بإقامة الدعوى في تلك الحاليتين؟

## 1/ المطالبة بالحق الموروث

لقد اختلف الفقه و القضاء بشأن حق الورثة في إقامة دعوى المسؤولية العقدية في حالة ما إذا كانت وفاة مورثهم فورية، أم أنها وقعت بعد فترة من الزمن.

فذهب البعض منهم، إلى أنه يحق لهؤلاء الورثة إقامة دعوى المسؤولية العقدية للمطالبة بالتعويض الذي كان لمورثهم عندما تكون الورثة قد وقعت بعد فترة من الحادث، أما إذا كانت الوفاة فورية فلا يحق للورثة رفع دعوى المسؤولية العقدية التي كان يمكن لمورثهم مباشرتها لو بقي حيا بعد إصابته، و ذلك لأن الورثة إنما يتلقون عن مورثهم الحقوق القائمة فعلا و بموت المسافر عقب إصابته فورا ، لم يكن نشأ الحق في التعويض حتى يمكن أن يؤول إلى الورثة، و لهذا فلا يحق لهم مباشرة الدعوى في النطاق العقدي، و لكن حق الورثة ينحصر هنا في المطالبة بالتعويض عما أصابهم من ضرر شخصي بسبب وفاة مورثهم و تكون المطالبة على أساس المسؤولية التقصيرية.<sup>1</sup>

يذهب البعض الآخر من الفقهاء، و على رأسهم الفقيهان الفرنسيين "مازرج" و "ديموج" إلى القول بأن الراكب المتوفي ينشأ له في مواجهة الناقل الحق في التعويض، و هذا

<sup>1</sup> عادل علي المقدادي، المرجع السابق ، ص 236.

الحق ينتقل إلى ورثة الراكب سواء أكانت الوفاة فورية أم تراخت لفترة من الزمن، ذلك لأنه بالنسبة للحالة الأخيرة لا توجد هناك صعوبة، إذ يكون للمسافر الحق في تعويض الضرر الذي أصابه بحيث إذا توفي قبل ممارسة دعوى المسؤولية، فإن هذا الحق يكون قد استقر في ذمته و انتقل من بعده إلى ورثته كما تنتقل سائر أمواله و حقوقه، أما بالنسبة للحالة التي تكون فيها الوفاة فورية فإنه أيضا يتقرر للراكب في مواجهة الناقل الحق في التعويض، ذلك لأنه لما كان وقوع الموت بسبب الإصابة، فلا مناص من أن يكون الموت تاليا لحصول الإصابة بحيث يتصور مرور فترة من الزمن مهما كانت قصيرة بين وقوع الإصابة و احداث الموت،<sup>1</sup> و هذه الفترة تكفي لثبوت الحق للمسافر في تعويض الضرر الذي أصابه، فإذا مات المسافر فإن هذا الحق ينتقل من بعده لورثته وعلى ذلك يكون رجوع الورثة على الناقل بالاستناد إلى عقد النقل و بمقتضى أحكام المسؤولية التعاقدية.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> عادل علي المقدادي، المرجع السابق ، ص 237.

<sup>2</sup> لقد ظل الموقف القانوني لوالدي المسافر المتوفي لمدة طويلة منحصرًا في عدم إمكانية الوالدين في تحريك دعوى شخصية، تستند على عقد النقل المبرم بين مورثهم و الناقل، و ذلك للمطالبة بالتعويض عن وفاته، فهم يرثون مباشرة الدعوى العقدية لمورثهم، إلا أن هذه الدعوى لا تسمح لهم للمطالبة، سوى عن الأضرار التي حدثت قبل الوفاة، و من جهة أخرى، فقد كان أطفال المسافر القصر و أرملة المسافر الذي توفي أثناء الرحلة محرومين انطلاقًا من قاعدة النسبية العقدية، من مباشرة دعوى مورثهم ضد الناقل، سواء عن الأضرار المادية أو المعنوية، إلا أن هذه النظرة القاصرة قد تغيرت تمامًا ابتداءً من سلسلة أحكام أصدرتها محكمة النقض الفرنسية منذ عام 1932 : civ.6 déc. 1932 et civ.23 mai 1933, DP, 1933.1.135, note Josserand, S.1934.1.81 note Esmein، المشار إليه لدى: محمد سليمان فلاح الرشيدى، المرجع السابق، ص 309.

على ضوء تلك الأحكام يستطيع أقارب المتوفي و أهله الاستناد بصفة شخصية، استثناءً، على عقد النقل، للمطالبة بالتعويض عن وفاة مورثهم، و ذلك ضد الناقل، و قد اتجهت محكمة النقض الفرنسية، في إطار تحديدها لأقارب المتوفي، ممن يمكنهم الاستفادة من الرباط العقدي الذي اشترطه المسافر لمصلحتهم، ضمناً في العقد، إلى القول بأنهما والداه، و كذلك ممن يرتبطون بالمسافر المتوفي برباط يلزمه بالإنفاق عليهم و كذلك زوجة الأب Belle-mère، أما أخت المسافر المتوفي فلا تستفيد من هذا الالتزام بالسلامة، و كذلك الولد المستلحق للمسافر l'enfant légitime du voyageur، و يعني ذلك أن الناقل يستطيع أن يتمسك في مواهة ورثة المسافر المتوفي بكل الشروط العقدية التي كان يمكنه التمسك بها في =



تطبيقا لذلك قضى بأنه لا مجال للتفرقة بين الأحوال التي تقع فيها الوفاة عقب الحادث مباشرة و الأحوال التي لا تعقب فيها الوفاة الحادث، لأن الوفاة مهما كانت عاجلة فإنها لا تكون إلا بعد وقت من وقوع الفعل الضار، و إن هذا الفعل لا بد أن يسبق الموت و لو بلحظة واحدة كما يسبق كل سبب نتيجته، و في أثناء هذه اللحظة يتعلق حق المصاب في التعويض عن هذا الحادث و ينتقل من بعده إلى ورثته ضمن تركته.

مما لا شك فيه، أن هذا الرأي الأخير هو الصحيح، ذلك أن الرأي الأول الذي يقصر حق الورثة في المطالبة بالتعويض الذي آل إليهم من مورثهم عندما تحدث وفاته بعد فترة من الزمن، دون الحالة التي تحدث فيها الوفاة فورا، فإننا نكون قد جعلنا مركز الناقل الذي يصاب أحد ركابه بحادث فيتوفى فورا ، أقل من مركز الناقل الذي يصاب أحد ركابه بأذى دون أن يموت أو حتى إذا مات هذا الراكب بعد فترة من الزمن و ذلك مما ينافي العدالة. فالتعويض المقررة للورثة، بما أنه يعتبر تركة مخلفة عن الوارث فلا يجوز لأحد الورثة أن ينفرد به، و إنما ينتقل الحق في التعويض عنه للورثة كل بقدر نصيبه في الميراث وفقا لما هو مقرر في الشريعة الإسلامية.<sup>1</sup>

## 2/المطالبة بناء على الضرر الشخصي

إن موت المسافر قد يرتد أثره إلى ورثته، و عندئذ يصبح لهؤلاء الورثة حق المطالبة إضافة إلى ما آل إليهم من حق عن المسافر المتوفى، يجوز لهم أيضا المطالبة بما أصابهم شخصا من ضرر مادي و أدبي، ارتد عليهم نتيجة وفاة المسافر.<sup>2</sup>

فعليه فإن حق التعويض هنا عن الضرر المرتد على الوارث يعتبر حق شخصي يثبت لكل وارث ارتد عليه ضرر و أساسه، هذا الضرر المرتد لا الضرر الأصلي الذي لحق

=مواجهة مورثهم و منها: شرط عدم المسؤولية و الشرط المحدد لمقدار التعويض و المقرر لمصلحة الناقل: محمد سليمان فلاح الرشيدى، المرجع السابق، ص 310.

<sup>1</sup>عبد القادر أقصاصي ، المرجع السابق ، ص 442.

<sup>2</sup>عادل علي المقدادي، المرجع السابق ، ص 238.

بالمورث، و إن كان مصدرهما فعلا واحدا، فيقاس بقدر هذا الضرر دون نظر إلى حصته في الميراث، و لا تكون له صلة بالمورث مطلقا، فلا يتأثر هذا الحق بتنازل المتوفى عنه حال حياته، و لا يوجد في تركته بعد وفاته، و لا يكون لدائني المتوفى حق عليه، و لا يقسم بين ورثة المتوفى حسب الأنصبة الشرعية، و إذا طالب وارث بتعويض ما ارتد عليه من ضرر، فإن هذا لا يمنع غيره من الورثة أن يطالب كل منهم بما ارتد عليه من ضرر، و لكن مع هذا يشترط في الوارث لكي يحصل على هذا التعويض أن يكون ممن يعيله المصاب بأن كانت نفقته واجبة على المتوفى، فإذا لم يكن كذلك و كان يعيش مستقلا عنه، كابن يعمل لنفسه و يعيش من كسبه و لو كان يعيش في حياة مشتركة مع والده، فلا حق له في طلب التعويض عن الضرر المادي، لأن المتوفى لا يعيله، و لكن لهذا الوارث حق التعويض عن الضرر المعنوي الذي يتمثل بالآلام النفسية نتيجة فقدان المورث.<sup>1</sup>

### ب/ دعوى المعالين من غير الورثة

إن وفاة المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل لا تجعل فقط للورثة حق المطالبة بالتعويض، و إنما يحق أيضا لغير الورثة من الأشخاص الذين كان يعيلهم المتوفى في حياته، و هذا ما يفهم من نص الفقرة الثالثة من المادة العاشرة من اتفاقية بروكسل 1961 المذكورة أعلاه. في هذه الحالة تتم المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصابهم شخصا و هذا الضرر يتمثل بحرمانهم من المعونة التي كان ينفقها عليهم معيلهم المتوفى، وما تركت تلك الوفاة من آلام نفسية عندهم.

لذا يرى الفقه، لكي يحكم لهؤلاء بالتعويض أن يكونوا ممن يعيلهم المصاب في عيشهم على بره و معونته، و أن هذه المعونة أو النفقة يجب أن تكون واجبة على معيلهم المتوفى، بأن كانوا أصحاب حق فيما ينفق عليهم، لأن الضرر المدعى به لا يبيح التعويض، إلا إذا

<sup>1</sup> عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 240.

كان محققا أصاب حقا مكتسبا، و هو لا يكون كذلك إلا إذا كانت نفقتهم واجبة على المتوفي.

أما بالنسبة لأساس الدعوى التي يرجع بها المعالون على الناقل، فيجب أن يستند المعالون على نص في القانون يخولهم المطالبة بما أصابهم من ضرر شخصي نتيجة فقد معيّلهم على اعتبار أن رجوعهم وفقا للمسؤولية العقدية غير جائز لأنهم ليسوا طرفا في العقد، و لكن يشترط في طالب التعويض هنا أن تكون نفقته واجبة على المسافر المتوفي، ولا يشترط فيه أن يكون وارثا للمصاب، لأن حقه في التعويض ليس مصدره الإرث و إنما مصدره الضرر الذي أصابه شخصيا، و هذا الضرر بالذات هو الذي يلاحظ عند تقدير التعويض، فهو مستقل في مصدره و عناصر تقديره عن التعويض الذي قد يطالب به المتضرر نفسه، و عليه فإن هذا التعويض يكون حقا خالصا لطالبه لا يشاركه فيه غيره ممن كان يعيّلهم المتوفي.<sup>1</sup>

### الفقرة الثانية: المدعى عليه

الناقل البحري هو المدعى عليه و المدين المسؤول في دعوى المسؤولية الناشئة عن الإخلال بالتزام بضمن سلامة المسافر فهو من أخل بهذا الالتزام،<sup>2</sup> فالمدعى عليه في دعوى المسؤولية هو الناقل البحري في المقام الرئيسي، و هو الناقل الذي تعاقد على نقل الراكب و تعهد بإنجاز عملية النقل بوسائله الخاصة،<sup>3</sup> و لا يشير القانون البحري الجزائري و هذا على غرار اتفاقية بروكسل 1961، خلافا لاتفاقية أثينا 1974 و بروتوكولاتها المعدلة، إلى إمكانية تكليف ناقل فعلي بإنجاز النقل البحري بصفة كلية أو جزئية، و في هذه الحالة تخضع مسؤولية الناقل الفعلي لأحكام الاتفاقية الدولية.

<sup>1</sup> عادل علي المققادي، المرجع السابق، ص 242.

<sup>2</sup> ووجدني عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 123.

<sup>3</sup> هاني دويدار، قانون النقل، المرجع السابق، ص 282.

على كل حال قد يكون المدعى عليه، الناقل المتعاقد " الأصيل " أو الناقل الفعلي " المنفذ".

فالناقل المتعاقد هو الذي كون طرفا أساسيا في عقد النقل البحري و عادة ما يكون الناقل الأول أو من يتولى إصدار تذكرة النقل و يتولى عملية النقل كاملة من نقطة المغادرة إلى نقطة الوصول.<sup>1</sup>

أما الناقل الفعلي هو الذي يقوم بكل أو بجزء من عملية النقل البحري بمقتضى ترخيص من الناقل المتعاقد، و على هذا يمكن تمييز صفة المدعى عليه في النقل الذي يقوم به الناقل الفعلي من خلال حالتين:

أ/ إذا قام الناقل الفعلي بكامل عملية، جاز للمدعي إقامة الدعوى على الناقل المتعاقد، أو الناقل الفعلي، أو عليهما مجتمعين.

ب/ إذا قام الناقل الفعلي بجزء من عملية النقل، هنا يجوز للمدعي إقامة الدعوى على كل من الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي مجتمعين متضامنين أو منفردين، و لكن يتحمل الناقل المتعاقد المسؤولية عن كامل الرحلة، و الناقل الفعلي فقط عن الجزء الذي قام به، و في كل الأحوال إذا أقيمت الدعوى على أيهما منفردا، جاز له تقديم طلب إدخال الطرف الآخر كمدعى عليه ثاني في الدعوى كونهما متضامنين متكافلين بقيمة مبلغ التعويض.<sup>2</sup>

لقد أكدت المادة الرابعة من اتفاقية أثينا 1974 و بروتوكولاتها المعدلة هذا المفهوم بنصها صراحة " على أنه إذا عهد بعملية النقل كليا أو جزئيا إلى ناقل فعلي، فإن الناقل يظل مسؤولا في حدود أحكام هذه الاتفاقية و خلال عملية النقل بكاملها بالإضافة إلى ذلك، فإن الناقل الفعلي، و كذلك تابعيه ووكلائه خاضعين لأحكام هذه الاتفاقية حتى في الجزء من عملية النقل المعهود إليه،

<sup>1</sup> محمود محمد عبابنة ، المرجع السابق ، ص 388.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص 390.

تضيف الفقرة الثانية " أنه يكون الناقل مسؤولاً فيما يتعلق بعملية النقل التي نفذها الناقل الفعلي، عن تصرفات و أفعال الناقل الفعلي و كذلك عن تصرفات أعمال مستخدميه ووكلائه خلال ممارستهم لمهامهم"

أخيراً نصت الفقرة الرابعة " حتى يكون الناقل و الناقل الفعلي مسؤولين، و في حدود هذه المسؤولية، فإن مسؤوليتهما تكون تضامنية و انفرادية".<sup>1</sup>

قد تظهر صورة ثالثة للناقل البحري و المتمثلة في الوكيل بالعمولة للنقل و الذي يختلف عن كل من الناقل المتعاقد و الفعلي، حيث يتمثل دوره في عملية النقل بإنجاز النقل بوسائط غيره ، إذ يتعاقد مع الناقل البحري باسمه و لحساب غيره و تظهر هذه الصورة في وكالات السفر و السياحة، إذ يتميز الناقل عن الوكيل بالعمولة للنقل بأنه مجرد وسيط بين المسافر و أحد الناقلين في أن الوكيل يتعهد بالإشراف على تنفيذ النقل الذي يتم بوسائل شخص آخر هو الناقل الذي يتعاقد معه الوكيل، و لكن لو قام الوكيل بالعمولة بتنفيذ جزء من النقل بنفسه أو بوسائله الخاصة، كأن يبرم شخص عقد نقل بحري مع مسافر باسمه الشخصي و لكن لحساب إحدى شركات الملاحة يعد وكيلا بالعمولة للنقل عن الناقل البحري و يكتسب صفة الناقل حماية للغير المتعاقد معه، فالوكيل ضامن في مواجهة المسافر، فهو مسؤول عن النقل مسؤولية الناقل نفسه.<sup>2</sup>

من جهة أخرى أجاز القانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية للمضروب الرجوع على وكلاء الناقل أو تابعيه و ذلك عن الأفعال التي تنسب إليهم و كانت مصدرا للضرر الذي وقع، و يجوز لهؤلاء التمسك بأحكام تحديد المسؤولية أسوة بمتبوعهم و لكن بشرط

<sup>1</sup> لقد تطرقت إتفاقية مونتريال 1999 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي لأحكام النقل الجوي الذي يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد في المواد 39 و 40 و 41.

<sup>2</sup> إيمان فتحي حسن الجميل ، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، الرسالة السابقة، ص 205.

قيامهم بإثبات صدور الفعل المنسوب إليهم في حالة تأدية وظائفهم أو بسببها،<sup>1</sup> و هذا كله بهدف حماية تابعي الناقل البحري إذا ما رجع المضرور على أحدهم بالمسؤولية.

لقد أكدت المادة 856 من ق ب ج هذا المفهوم صراحة " على أنه إذا رفعت دعوى ضد مندوب الناقل بسبب ضرر مذكور في هذا الباب، يستطيع هذا المندوب إن أثبت بأنه تصرف أثناء قيامه بوظيفته، التمسك بالإعفاءات و حدود المسؤولية التي يمكن أن يتمسك بها الناقل بموجب هذا الباب".<sup>2</sup>

هذا و تجدر الإشارة أن لا القانون البحري الجزائري و لا الاتفاقيات الدولية، تطرقت لصفة المدعى عليه في دعوى المسؤولية في حالة وفاة الناقل البحري، و في المقابل نجد اتفاقية وارسو الخاصة بالنقل الجوي الدولي نصت ضمن أحكامها في المادة السابعة و العشرون منها على أنه" في حالة وفاة المدين تقام دعوى المسؤولية في الحدود المقررة في هذه الاتفاقية ضد من يخلفونه"، و بديهي أن هذا الحكم لا يسري إلا في حالة الناقل الشخص الطبيعي، فلا يتصور قيامه بالنسبة للناقل الشخص المعنوي.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> هاني دويدار ، قانون النقل ، المرجع السابق ، ص 283.

<sup>2</sup> تقابلها كل من المادة 12 من اتفاقية بروكسل 1961 الخاصة بنقل الركاب و المادة 11 من اتفاقية بروكسل 1967 الخاصة بنقل أمتعة المسافرين بحرا، المادة 11 من اتفاقية أثينا 1974 هي الأخرى نصت صراحة على أنه " إذا رفعت دعوى ضد تابع أو وكيل الناقل أو الناقل المتعاقد نتيجة أضرار تغطيها هذه الاتفاقية فإن من حق هذا التابع أو الوكيل فيما إذا أثبت أنه عمل في نطاق وظيفته ، أن يطالب بحق التمتع من الإعفاءات و حدود المسؤولية التي يمكن أن يتمتع بها الناقل أو الناقل الفعلي عملا بهذه الاتفاقية"

المشرع المصري هو الآخر أكد هذا المفهوم فنص صراحة في المادة 264 من قانون التجارة البحرية" على أنه إذا أقيمت دعوى التعويض على أحد وكلاء الناقل أو على أحد تابعيه، جاز لمن أقيمت عليه الدعوى التمسك بالدفع التي يكون للناقل الاحتجاج بها و بأحكام المسؤولية و انقضاء الدعوى بمضي المدة ، إذا أثبت الوكيل أو التابع أن الفعل المنسوب إليه صدر في حالة تأدية وظيفته أو بسببها"

<sup>3</sup> محمد فريد العربي ، محمد السيد الفقي، المرجع السابق ، ص 633.

## الفرع الثاني: الجهة المختصة بالفصل في دعوى مسؤولية الناقل البحري

إن التقاضي في منازعات عقد النقل البحري للمسافرين و أمتعتهم، يكون إما عن طريق الالتجاء إلى المحكمة المختصة فيما يثار من منازعات بين أطراف العقد و إما أن يختار الأطراف بإرادتهم الحرة الالتجاء إلى التحكيم كوسيلة من وسائل تسوية المنازعات، هذا كله ينجم عنه صدور حكم قضائي، لتبدأ مرحلة أخرى بعد ذلك و هي تنفيذ هذا الحكم و هو ما لا يتم إلا بعد إدخال هذا الحكم في النظام القانوني الوطني من خلال الاعتراف به و إعطائه الصيغة التنفيذية.

## الفقرة الأولى: المحكمة المختصة بالفصل في دعوى المسؤولية

طبقا للقانون البحري الجزائري، ترفع الدعاوى المتولدة عن عقد نقل المسافرين و أمتعتهم بحرا أمام الجهات القضائية المختصة وفقا لقواعد القانون العام، و على الصعيد الدولي وفقا للقواعد المقررة في الاتفاقيات الدولية التي تكون الجزائر طرفا فيها.<sup>1</sup> من خلال استقراء نص المادة يتضح لنا، أن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجزائري<sup>2</sup> هو المطبق إذا كان نقل المسافرين و أمتعتهم قد تم بين الموانئ الجزائرية، أما إذا كنا أمام نقل دولي تم بين ميناء جزائري و ميناء أجنبي، فهنا تسري قواعد اتفاقيتي بروكسل 1961 و 1967.

فعلية ترفع الدعوى أمام الجهة القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام، أي في مقر إقامة المدعى عليه، إذ أنه يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه، و إن لم يكن له موطن معروف، فيعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له، و في حالة اختيار موطن، يؤول

<sup>1</sup> المادة 855 من ق ب ج.

<sup>2</sup> قانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، ج ر 21 المؤرخة في 23-04-2008.

الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار مالم ينص القانون على خلاف ذلك.<sup>1</sup>

فقد تضمنت الفقرة الرابعة من المادة 39 من ق إ م إ " بأن ترفع الدعاوى المتعلقة بالمواد التجارية، غير الإفلاس و التسوية القضائية، أمام الجهة القضائية التي وقع في دائرة اختصاصها.....و في الدعوى المرفوعة ضد الشركة، أمام الجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها أحد فروعها"

بالنسبة للاختصاص النوعي، فقد استحدث قانون الإجراءات المدنية و الإدارية أقطاب متخصصة للفصل في القضايا البحرية و بتشكيلة جماعية، حيث نص ضمن أحكامه " على أنه تختص الأقطاب المتخصصة المنعقدة في بعض المحاكم بالنظر دون سواها في المنازعات المتعلقة بالتجارة الدولية، و الإفلاس و التسوية القضائية ، و المنازعات المتعلقة بالبنوك، و منازعات الملكية الفكرية، و المنازعات البحرية و النقل الجوي، و منازعات التأمينات،

تحدد مقرات الأقطاب المتخصصة، و الجهات القضائية التابعة لها عن طرق التنظيم ، تفصل الأقطاب المتخصصة بتشكيلة جماعية من ثلاثة قضاة، تحدد كليات تطبيق هذه المادة عند الاقتضاء، عن طريق التنظيم.<sup>2</sup>

بالنسبة لموقف المشرع المصري فقد جاء صريحا في المادة 272 من قانون التجارة البحرية، حيث حدد المحكمة المختصة في حالة المنازعات الناشئة عن عقد نقل الأشخاص بحرا على " أنه ترفع الدعاوى الناشئة عن عقد نقل الأشخاص بالبحر إلى المحكمة المختصة وفقا لأحكام المنصوص عليها في قانون المرافعات المدنية و الإدارية، و يجوز أيضا حسب اختيار المدعي أن ترفع الدعاوى المذكورة إلى المحكمة التي يقع في دائرتها ميناء القيام أو

<sup>1</sup> المادة 37 من ق إ م إ

<sup>2</sup> الفقرات السادسة و السابعة و الثامنة و التاسعة من المادة 32 من ق إ م إ



ميناء الوصول أو الميناء الذي حجز فيه على السفينة، و يقع باطلا كل اتفاق سابق على قيام النزاع بسلب المدعي الحق في هذا الاختيار أو تقييده "،<sup>1</sup> و الواضح من النص السالف الذكر، أنه يعرض تحديد المحكمة المختصة بنظر في الدعاوى الناشئة عن عقد نقل الأشخاص سواء رفعت الدعوى من طرف الناقل أو من المسافر طالما أنها تستند إلى العقد، و يتيح النص للمدعي خيارات عدة،<sup>2</sup> هذا ويطابق النص في أحكامه نص المادة 245 من قانون التجارة البحرية التي تعرض لبيان المحكمة المختصة بنظر الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع، فيما عادا أن نص المادة 272 يورد ميناء القيام أو ميناء الوصول، بدلا من ميناء الشحن أو ميناء التفريغ.<sup>3</sup>

هذا ولم تبين اتفاقية بروكسل 1961 الخاصة بنقل الركاب قواعد الاختصاص في الدعاوى المرفوعة ضد الناقل البحري،<sup>4</sup> خلافا لذلك كان موقف اتفاقية بروكسل 1967 الخاصة بنقل الأمتعة صريحا، فقد جاء في حكم الفقرة الأولى من المادة الثالثة عشر " بأنه يجوز للطرفين أن يتفقا بكل حرية، قبل وقوع الحادث المسبب للفقدان أو الضرر بأن يكون الطرف المدعي فقط مخيرا برفع دعوى التعويض:

أ/ إما أمام المحكمة الواقعة في نطاق المقر العادي للمؤسسة المدعى عليها أو في نطاق مقرها الرئيسي،

ب/ و إما أمام المحكمة التابعة لمحطة المغادرة أو محطة الوصول المشتركة في العقد،

<sup>1</sup> محمود مختار أحمد بريري ، المرجع السابق، ص452.

<sup>2</sup> محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 536.

<sup>3</sup> كمال حمدي، المرجع السابق، ص 819

<sup>4</sup> لقد ترك واضعوا إتفاقية بروكسل 1961 مسألة تحديد الإختصاص القضائي، للقانون الوطني المعروض عليه النزاع، و عليه مادام الجزائر دولة مصادقة على إتفاقية بروكسل، و هي الأخرى تحيل لقانون المحكمة ، فقانون الإجراءات المدنية و الإدارية هو المطبق في هذه الحالة كما أسلفنا الذكر ( مقر إقامة المدعى عليه)

ج/ و إما أمام محكمة الدولة التي يقع فيها محل إقامة المدعي أو مقره الاعتيادي، و ذلك إذا كان للمدعى عليه مقر لنشاطاته في تلك الدولة أو كان هذا الأخير خاضعا لمحاكم هذه الدولة".

أما بالنسبة لضوابط الاختصاص الواردة في اتفاقية أثينا 1974 الخاصة بنقل الركاب و أمتعتهم بحرا، فالمشرع البحري الدولي تدارك الشغور القانوني الوارد في اتفاقية بروكسل 1961، فنص صراحة ضمن أحكامه" على أنه يتم رفع الدعاوى الناشئة بموجب هذه الاتفاقية، وبناء على اختيار المدعي، أمام أحد المحاكم المذكورة أدناه، شريطة أن يكون المدعي موجودا في دولة طرف في هذه الاتفاقية:

أ/ محكمة محل الإقامة المعتاد أو المركز الرئيسي لأعمال المدعى عليه،

ب/ محكمة مكان المغادرة أو مكان جهة الوصول المنصوص عليها في عقد النقل،

ج/ محكمة دولة محل إقامة المدعي أو مكان إقامته المعتاد، إذا كان للمدعى عليه مقر لنشاطاته في تلك الدولة و يخضع في اختصاصها القضائي.

د/ محكمة الدولة التي أبرم فيها عقد النقل إذا كان للمدعى عليه مكان عمل هناك و خاضعا للاختصاص القضائي لتلك الدولة.<sup>1</sup>

فبغرض الحفاظ على أكبر قدر ممكن من النسق الموحد لنظام مسؤولية الناقل البحري للمسافرين و أمتعتهم، بما في ذلك قواعد الاختصاص، تم تعديل المادة السابعة عشر من اتفاقية أثينا في نسختها الأصلية و هذا بموجب بروتوكول أثينا 2002، إذ تبنت نفس الخيارات الأربعة التي كانت متاحة للمدعي في الاتفاقية الأصلية مع إدراج فقرة ثانية مفادها إمكانية رفع المدعي دعوى المسؤولية ضد الناقل أو الناقل المتعاقد و هذا في حالة مخالفتهم أحكام المادة الرابعة مكرر و المتضمنة التأمين الإلزامي لمسؤوليته حيث نصت على ما يلي " 1/ أنه ترفع الدعوى المرفوعة بموجب المادتين 03 و 04 من هذه الاتفاقية حسب اختيار

<sup>1</sup> الفقرة الأولى من المادة السابعة عشر من إتفاقية أثينا 1974.

المدعي أمام أحد الولايات القضائية المذكورة أدناه، شريطة أن تكون المحكمة في دولة طرف في الاتفاقية، وطبقا لأحكام القانون الداخلي لكل دولة طرف فيما يتعلق بالولاية القضائية في الدول التي يمكن فيها النظر في عدة محاكم:

أ/ محكمة محل الإقامة الدائم للمدعى عليه أو المركز الرئيسي لأعمال هذا الأخير،

ب/ محكمة مكان المغادرة أو مكان جهة الوصول المنصوص عليها في عقد النقل،

ج/ محكمة دولة محل إقامة المدعي أو مكان إقامته المعتاد، إذا كان للمدعى عليه مقر نشاطاته في تلك الدولة و يخضع في اختصاصها القضائي.

د/ محكمة الدولة التي أبرم فيها عقد النقل إذا كان للمدعى عليه مكان عمل هناك و خاضعا للاختصاص القضائي لتلك الدولة،

2/ ترفع الدعوى بموجب المادة 04 مكرر من هذه الاتفاقية، على حسب اختيار المدعي و هذا أمام أحد الولايات القضائية التي يجوز فيها رفع دعوى ضد الناقل أو الناقل الفعلي وفقا للفقرة الأولى".<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Art 17 protocole 2002:

« 1. Une action intentée en vertu des articles 3 et 4 de la présente Convention doit être introduite, au choix du demandeur, devant l'une des juridictions énumérées ci-dessous, à condition que celle-ci soit située dans un État Partie à la présente Convention et conformément aux dispositions du droit interne de chaque État Partie en matière de compétence juridictionnelle dans les États où plusieurs tribunaux peuvent être saisis:

- le tribunal de la résidence habituelle ou du principal établissement du défendeur;
- le tribunal du lieu de départ ou du lieu de destination stipulé dans le contrat de transport;
- un tribunal de l'État du domicile ou de la résidence habituelle du demandeur, si le défendeur a un siège de son activité dans cet État et est soumis à la juridiction de celui-ci;
- le tribunal de l'État du lieu de conclusion du contrat de transport si le défendeur y a un siège de son activité et est soumis à la juridiction de cet État.

2. Une action intentée en vertu de l'article 4bis de la présente Convention doit être introduite, au choix du demandeur, devant l'une des juridictions auprès desquelles une action pourrait être intentée à l'encontre du transporteur ou du transporteur substitué conformément au paragraphe 01.

من خلال نصوص الاتفاقيات الدولية يتضح لنا، أنه مبدئياً يشترط لكي ينعقد الاختصاص لإحدى المحاكم التي وردت فيه، أن تكون واقعة في إقليم دولة متعاقدة في الاتفاقية، و هذا كله بغية التقيد بأحكام الاتفاقية ، فأقامة المدعي دعواه أمام قضاء دولة غير مصادقة على الاتفاقية يؤدي بدون أدنى شك إلى تطبيق القانون الوطني الذي يحيل إلى قواعد الإسناد في قانون هذه الدولة، و هو ما يخالف النظام الموحد للاتفاقية.

من جهة أخرى أعطت الاتفاقية للمسافر المدعي الخيار بين عدة محاكم: بين محكمة الناقل البحري<sup>1</sup>، أو محكمة ميناء المغادرة أو محكمة ميناء الوصول<sup>2</sup> ، فقد توسعت في تحديد محكمة الناقل ، فجعلتها إما محكمة موطن الناقل نفسه أو التي يوجد في دائرتها المركز الرئيسي لمؤسسته، أو المحكمة التي يقع فيها أحد الفروع التابعة لهذه المؤسسة إذا كان العقد قد أبرم بواسطة هذا الفرع، هذا كله تيسير على المتضرر، لأنه غالباً ما يبرم المسافر عقد النقل في أقرب مؤسسة يسكن بها، فضلاً عن أنه من شأن إقرار هذا الاختصاص تخفيف العبء عن الاختصاص السابق أي محكمة المقر الرئيسي للمؤسسة من خلال توزيعه على بقية المحاكم الأخرى التي يقع في دائرتها فرع من الفروع التابعة للمؤسسة.

مما لا شك فيه أن تعدد الاختيارات أمام المتضرر المدعي لمكان رفع الدعوى لها أهميتها، فمن ناحية أولى: قانون المحكمة المعروض عليها النزاع هو الذي ينظم إجراءات التقاضي، و من ناحية ثانية: يحدد أيضاً قانون المحكمة المنظور أمامها النزاع أثر خطأ المتضرر على مسؤولية الناقل، و من ناحية ثالثة: يبين قانون المحكمة المعروض عليها النزاع، قواعد احتساب مدة سقوط الدعوى، و من ناحية أخيرة: في حالة رفع دعوى على الناقل الفعلي أو على الناقل المتعاقد، و أراد أن يدخل أحدهما الآخر في الدعوى، و أراد أن

<sup>1</sup>ميزت الاتفاقيات الدولية بين الناقل البحري بصفته شخصاً طبيعياً و بين صفته شخصاً معنوياً، لذلك نصت على منح الاختصاص لمحكمة مكان الإقامة المعتاد أو مكان العمل الرئيسي للمدعى عليه.

<sup>2</sup>من خلال عقد النقل البحري و تذكرة السفر يكمن معرفة مينائي المغادرة و الوصول، إذ لا يعتد هنا بالمحطة الاضطرارية.

يدخل أحدهما الآخر في الدعوى، فإن قانون محكمة النزاع هو الذي ينظم أثر الإدخال و الإجراءات الخاصة به.<sup>1</sup>

فإن كان في تعدد المحاكم المختصة بنظر دعوى المصلحة للمدعي، فإنها تعطيه فرصة التحايل على القانون، إذ قد ترفع دعوى المسؤولية أمام جميع هذه المحاكم، و هذه الحالة تحصل في حالة رفع أقارب المسافر المتضرر دعاوى يطالبون فيها الناقل بالتعويض عما لحقهم من ضرر جراء وفاة مسافرهم، و هذا الأمر لم تعالجه الاتفاقيات الدولية، و لاشك أن به إجحافا على الناقل.<sup>2</sup>

في نفس السياق فإن قواعد الاختصاص الواردة في الاتفاقيات الدولية تعد من النظام العام، إذ لا يجوز الاتفاق على تعديلها أو مخالفتها، إذ يبطل كل شرط تعاقدي تم إبرامه قبل وقوع الحادث و سبب وفاة أو إصابة جسمانية أو فقد أو تلف أمتعة المسافر، يقضي بتقييد الخيارات المحددة للمدعي،<sup>3</sup> و يأتي هذا الحكم في مصلحة المسافر متلقي خدة النقل و هذا من أجل حمايته من إذعان الناقل صاحب المركز الأقوى اقتصاديا لسيطرته وشروطه من خلال تعيينه في شروط العقد للمحكمة التي يجب أن ترفع أمامها دعوى المسؤولية دون سواها بما يتماشى و مصلحته، لذلك أبطلت اتفاقيتي بروكسل 1961 و 1967 و اتفاقية أثينا

<sup>1</sup> عيسى غسان رضي، المرجع السابق ، ص 223.

<sup>2</sup> هنا كان يتعين على المشرع الدولي تدارك هذا المشكل، و هذا عن طريق تحديد محكمة معينة، و نرى أن تكون محكمة المقر الرئيسي للناقل البحري، هي صاحبة الاختصاص القضائي دون سواها بالنظر في دعوى المسؤولية المرفوعة من ذوي حقوق المسافر المتوفى ضد الناقل.

<sup>3</sup> المادة التاسعة من اتفاقية بروكسل 1961 " أي شرط تعاقدي تم إبرامه قبل الواقعة .....يقضي بعرض المنازعات على محكمة معينة يعتبر باطلا و لا غيا"، المادة الثالثة عشر الفقرة الثانية من اتفاقية 1967 " كل اشتراط يرمي إلى تقييد حرية اختيار المسافر بما يتعدى الحدود المسموح بها في الفقرة الأولى يعد باطلا و عديم الأثر، بيد أن بطلان مثل هذا الاشتراط لا يؤدي إلى بطلان عقد النقل الذي يبقى خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية"، المادة الثامنة عشر من اتفاقية أثينا 1974 " يعتبر أي شرط تعاقدي مبرم قبل وقوع الحادث المسبب في وفاة الراكب أو إصابته الجسدية أو فقد أو تلف في أمتعته و يرمي إلى تقييد خيار المسافر و المحددة في الفقرة 01 من المادة 17 باطلا و لا غيا، على أن بطلان هذا الحكم لا يعني إلغاء عقد النقل الذي يظل خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية"

1974 و بروتوكولاتها المعدلة كل اتفاق خاص سابق على وقوع الضرر يكون من شأنه سلب المدعي حقه في الاختيار بين المحاكم المحدد في الاتفاقيات الدولية.

### الفقرة الثانية: قواعد التحكيم في دعوى مسؤولية الناقل البحري

يعد التحكيم الوسيلة السائدة التي يتفق عليها ذوو الشأن في العلاقات البحرية لحل المنازعات الناشئة عنها سواء أكانت تلك المنازعات حالية أو مستقبلية حيث يتفق أطراف هذه العلاقات على أن يعهدوا بتلك المنازعات إلى محكمين متخصصين في المجال البحري ليفصلوا فيها بأحكام تحكيمية ملزمة.

ففي مجال عقود التجارة الدولية، يكثر الاتفاق على حل المنازعات الناشئة عن تفسيرها أو تنفيذها عن طرق التحكيم، وذلك لضمان سرعة الفصل في النزاع، و بواسطة أشخاص متخصصين.<sup>1</sup>

فبالجوء إلى التحكيم مبررات اقتصادية، إذ كثيرا ما يتخوف المستثمرون الأجانب من الهيئات القضائية الوطنية و يرفضون عرض نزاعاتهم أمامها لتولد الاقتناع لديهم بصعوبة حياد القاضي و صعوبة ضمان عدم انحيازه لمواطنيه، فالقاضي و من غير قصد سيحدث اختلالا وعدم توازن بين الأطراف و سيميل إلى مواطنيه على اعتبار أنه يتقاسم مع هذا المواطن تراثه الثقافي من الناحية اللغوية و الاقتصادية و خاصة القانونية، و هذه كلها سلبيات لا وجود لها في التحكيم و لذلك كان هذا الأخير وسيلة تلقى رواجاً كبيراً عند المستثمرين الاقتصاديين.<sup>2</sup>

فالجدير بالذكر أن التحكيم البحري قد يكون مؤسسي أو حر، حيث يقصد بالتحكيم البحري المؤسسي الاتفاق على إحالة المنازعات التي ستنشأ أو التي نشأت بالفعل إلى التحكيم أمام إحدى مؤسسات التحكيم البحري الدائمة و التي تتولى بدورها تنظيم و إدارة

<sup>1</sup> محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2005، ص 332.

<sup>2</sup> بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 323

العملية التحكيمية منذ تلقي طلب التحكيم و حتى إصدار حكم التحكيم و ذلك عن طريق الأجهزة الإدارية التابعة للمؤسسة التحكيمية و على ضوء لائحتها التحكيمية، و من أمثلة مراكز التحكيم البحري المؤسسي نجد غرفة التحكيم البحري بباريس،<sup>1</sup> المنظمة الدولية للتحكيم البحري،<sup>2</sup>

<sup>1</sup> هي غرفة تحكيم متخصصة في مجال المنازعات البحرية حيث تضم في عضويتها كافة الفاعلين في المجال البحري من ملاك السفن و ربانة السفن ووكلاء بحريين و مقاولي الشحن والتفريغ و السماسرة البحريين، و شركات بناء السفن و شركات التأمين، و لغرفة التحكيم البحري بباريس قائمة من المحكمين و الأجانب بالإضافة إلى لائحة تحكيم تم وضعها بواسطة مجلس الإدارة المكون من 16 فردا يتم اختيارهم بواسطة الجمعية العامة للغرفة عن طريق الاقتراع السري و بأغلبية الأصوات، مع تجديد نصفهم كل عام و للمجلس الحق في تعديل اللائحة عند الضرورة، و لغرفة التحكيم البحري سكرتارية تقوم بعملية التحضير لإتمام عملية التحكيم سواء من ناحية تلقي طلبات التحكيم، و الاتصالات بين الأطراف و بين المحكمين و إرسال كافة الإعلانات و المذكرات و المستندات (لمزيد من التفصيل أنظر المواد 04، 05، 12 من لائحة تحكيم غرفة التحكيم البحري بباريس)، و من حق الغرفة رفض أي طلب من قبل الأطراف لتعيين محكمين من الخارج دون إبداء أسباب الرفض (المادتين 06 و 15 من لائحة تحكيم غرفة التحكيم البحري بباريس) و يفصل المحكمون في القضايا باسم الغرفة بعد توقيع الحكم من رئيس الغرفة و من ثم نجد أن غرفة التحكيم البحري بباريس تتدخل في سير العملية التحكيمية بجهازها التنظيمي و الإداري و ذلك منذ تلقي طلب التحكيم و حتى إصدار الحكم.

<sup>2</sup> هي منظمة دولية حيث يوجد مقر اللجنة الدائمة و مقر لسكرتارية المنظمة بفرنسا إلا أنها ليست فرنسية، و كانت غرفة التجارة الدولية (cci) بالاشتراك مع اللجنة البحرية الدولية (cmi) وضعتا سويا لائحة تحكيم بحري تعرف بلائحة تحكيم غرفة التجارة الدولية و اللجنة البحرية الدولية و ذلك في مارس 1978 حيث يقع تطبيق هذه اللائحة على عاتق المنظمة الدولية للتحكيم البحري، و تتكون اللجنة الدائمة من 12 عضوا، حيث يقوم (cci) بتعيين نصفهم بينما يعين النصف الثاني عن طريق (cmi) كما يتم اختيار رئيس اللجنة الدائمة بالتعاون بين كل من غرفة التجارة الدولية و اللجنة البحرية الدولية، علاوة على قيام غرفة التجارة الدولية باختيار السكرتارية، هذا وتقوم المنظمة الدولية للتحكيم البحري بالمساعدة في تعيين المحكم و كذلك تشكيل هيئة التحكيم، و في حالة تخلف أحد أطراف العملية التحكيمية في تعيين محكمه تقوم اللجنة الدائمة بتعيينه، كما تفصل اللجنة الدائمة في مشاكل رد المحكمين و استبدالهم في حالة قيام أحد الأطراف بتقديم أي اعتراضات على اختيار المحكمين أو وجود ظرف طارئ يمنع ذلك، و الجدير بالذكر أن للمنظمة الدولية أمانة يوجد مقرها في غرفة التجارة الدولية و هي التي تسهر على تطبيق لائحة التحكيم و تلقي طلبات التحكيم و المستندات و المذكرات و الملفات من أطراف العملية التحكيمية مع إجراء كافة الاتصالات بين الأطراف أو مستشاريهم و محكميهم: محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 414.

غرفة اللويدز للتحكيم البحري.<sup>1</sup>

أما التحكيم البحري الحر، فهو ذلك النوع من التحكيم الذي يتفق الأطراف من خلال إدارة التحكيم فهو ذلك النوع من التحكيم الذي يتفق الأطراف من خلال اتفاق التحكيم على إدارة و تنظيم عملية التحكيم بأنفسهم و بعيدا عن مؤسسات التحكيم البحرية و بالتالي يقوم الأطراف بتشكيل هيئة التحكيم و الاتفاق على تحديد كافة القواعد المطبقة على الإجراءات التحكيمية و اختيار مكان التحكيم و القانون المطبق على موضوع التحكيم.

هنا يمكن القول أن معيار التفرقة بين التحكيم المؤسسي و التحكيم الحر، أن النوع الأول يتمثل في وجود عنصرين هامين لو تخلف أحدهما كنا أمام تحكيم حر، حيث يتمثل العنصر الأول في وجود مركز تحكيم دائم بأجهزته العضوية و التنظيمية من محكمين و لوائح تحكيمية، أما العنصر الثاني فيتمثل في وجود أجهزة إدارية و سكرتارية لتنظيم و إدارة العملية التحكيمية و الإشراف عليها منذ تلقي طلبات التحكيم و حتى إصدار قرار هيئة التحكيم.<sup>2</sup>

فمنه لا يتم عرض النزاع البحري إلا بوجود اتفاق التحكيم، ذلك الاتفاق الذي يتعهد بمقتضاه أطراف العلاقة البحرية بعرض منازعاتهم التي نشأت أو التي ستنشأ أو من

<sup>1</sup> تعتبر هذه الغرفة من أهم و أعرق مؤسسات التحكيم البحري و التي لها باع طويل في التحكيم الخاص بالمنازعات الناجمة عن الحوادث البحرية ، و يوجد عدد كبير من أشهر المحكمين المشهود لهم بالكفاءة في مجال المساعدات البحرية و الإنقاذ و عمليات النقل البحري، كما أنه يوجد لديها نماذج شهيرة خاصة بالإنقاذ و تسوية قضايا التصادم البحري و الخسارات البحرية المشتركة، حيث تدار هذه العمليات من طرف الإدارة و سكرتارية يوجد لديها أسماء المحكمين و أية معلومات خاصة بهم، كما تقوم غرفة اللويدز بتنظيم العملية التحكيمية بالكامل ابتداء من تلقي طلبات التحكيم حتى صدور قرار التحكيم: محمد عبد الفتاح ترك، شرط التحكيم بالإحالة و أساس إلزام المرسل إليه بشرط التحكيم، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2006، ص 175.

<sup>2</sup> محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 409.



المحتمل أن تنشأ مستقبلا عن هذه العلاقة على التحكيم، إذ يتخذ اتفاق التحكيم البحري صورتين:

**الصورة الأولى:** وهي الصورة الأسبق ظهورا و اعترافا بها، و هي صورة مشاركة التحكيم، حيث أنها عبارة عن اتفاق أطراف العلاقة البحرية في عقد مستقل على عرض المنازعات التي نشأت بالفعل على التحكيم، و هذه الصورة تستخدم للاتفاق على التحكيم في حالات المساعدة البحرية و الإنقاذ و في حالات تسوية الخسائر البحرية المشتركة و في مسائل التصادم البحري.

**و الصورة الثانية:** هي الصورة الأكثر ظهورا و اعترافا بها، و في نفس الوقت الأكثر ذيوعا و انتشارا، و هي صورة شرط التحكيم، إذ هو اتفاق أطراف العلاقة البحرية بموجب نص في العقد المبرم بينهم على عرض المنازعات التي من المحتمل أن تنشأ عن مستقبل هذه العلاقة على التحكيم، و هذه الصورة تستخدم في عقود النقل البحري سواء تم بسند شحن أو بموجب مشاركة إيجار، و في عقود التأمين البحري و في عقود البيع البحري و عقود بناء السفن و إصلاحها و شراءها، و في كافة العقود البحرية بوجه عام، و كذلك في اتفاقات المساعدة البحرية و الإنقاذ.

فإذا كان اتفاق التحكيم البحري يتخذ إحدى الصورتين السابقتين، فإن التعبير السائد في القوانين الوطنية و المعاهدات الدولية الخاصة بالتحكيم عن كلتي الصورتين هو تعبير " اتفاق التحكيم"، و هو يضم بين طياته هاتين الصورتين دون تفرقة بينهما في المعاملة القانونية.<sup>1</sup>

المشعر الجزائري أشار لهاتين الصورتين بموجب المادة 1040 من ق إ ج م إ و التي نصت على " أنه تسري اتفاقية التحكيم على النزاعات القائمة و المستقبلية"، هنا المشعر أشار لمشاركة التحكيم و عبر عليها بعبارة النزاعات القائمة، و هذا الاتفاق على التحكيم لا

<sup>1</sup> عاطف محمد راشد الفقي، التحكيم في المنازعات البحرية، رسالة للحصول على درجة الدكتوراه في الحقوق، جامعة المنوفية، مصر، 1995، ص 118.

يكون في العقد الأصلي و إنما يكون عن طريق إبرام اتفاق خاص بعد نشوء النزاع من أجل عرضه على التحكيم، أما الصورة الثانية و المتمثلة في شرط التحكيم و التي تكون قبل نشوء النزاع عبر عليها المشرع الجزائري بمصطلح النزاعات المستقبلية.

في هذا السياق أشارت الاتفاقيات الدولية الخاصة بنقل المسافرين و أمتعتهم بحرا ضمن أحكامها على التحكيم البحري كطريق بديل لحل النزاعات البحرية الواقعة بين الناقل و المسافر و هذا من خلال المادة الثالثة عشر الفقرة الثالثة من اتفاقية بروكسل 1967 و التي نصت صراحة<sup>1</sup> على أنه يجوز للطرفين أن يتفقا بكل حرية، عقب الحادث المسبب للضرر، على تعيين الجهة القضائية أو المحكمة التحكيمية التي يرفع إليها النزاع" ، نفس الحكم نجده في اتفاقية أثينا 1974 في نسختها الأصلية في المادة السابعة عشر الفقرة الثانية و بروتوكولها المعدل 2002 و هذا في نفس المادة لكن في الفقرة الثالثة " بعد وقوع الحادث المسبب للضرر، يجوز للأطراف الاتفاق على تقديم المطالبة بالتعويضات إلى أية ولاية قضائية أو إلى هيئة تحكيمية للنظر في النزاع."

يتضح من نصوص الاتفاقيات الدولية، أنها تطرقت لصورة مشاركة التحكيم فقط، أي أن المنازعات البحرية الدولية المتعلقة بالتعويض المدني عن الأضرار الناتجة عن تنفيذ عقد النقل البحري للمسافرين و أمتعتهم و الخاضع للاتفاقيات تكون قابلة للتحكيم من حيث الموضوع<sup>1</sup>، و ذلك بشرط أن يكون الاتفاق على التحكيم بعد وقوع الحادث أي أن شرط التحكيم الوارد في عقد النقل البحري لنقل الركاب يعتبر باطلا، و إن كان يجوز إبرام مشاركة التحكيم بذلك بعد وقوع الحادث البحري، كما أن التمسك بصحة شرط التحكيم لا

<sup>1</sup> من المتفق عليه فقهيًا ، ولا خلاف عليه ، تغليب مشاركة التحكيم على شرط التحكيم .باعتبار أن الأخير - بحكم ارتباطه بمرحلة سابقة على نشوء النزاع - قوامه الاتفاق على طرح النزاعات المحتمل وقوعها في المستقبل على التحكيم، بحيث لا يعدو أن يكون وعداً بالتحكيم فيما يكون متوقعاً نشؤه من نزاع بين الطرفين. بينما المشاركة تنشأ عن نزاع مكتمل وموجود بالفعل ، ويتم من ثم تحديده في موضوع مشاركة التحكيم.

يعني إمكانية إجراء التحكيم في غير الأماكن التي نصت عليهم المواد المذكورة أعلاه من الاتفاقيات الدولية.

فالاتفاقيات الدولية لم تتعرض لحرية الأطراف في تحديد القانون الواجب التطبيق بشكل يخالف ما جاءت به من أحكام.<sup>1</sup>

### الفقرة الثالثة: الاعتراف وتنفيذ الأحكام القضائية الفاصلة في دعوى المسؤولية

إن الحكم بمفهومه الواسع هو كل قرار تصدره المحكمة المختصة في خصومة مطروحة أمامها تبعا للإجراءات المنصوص عليها قانونا، فإنه يشمل كلا من الحكم القضائي الصادر عن المحاكم المختصة، إلى جانب إمكانية اللجوء إلى التحكيم على النحو المبين أعلاه، ليفصل فيه بإصدار ما يسمى بالقرار التحكيمي أو بأحكام المحكمين، فالأصل أن الحكم القضائي لا يكون قابلا للتنفيذ في غير الدولة التي صدر من محاكمها تطبيقا لمبدأ السيادة والاستقلال الذي يمنع تنفيذ أي أمر أو قرار صادر من جهة دولة أجنبية في إقليم دولة أخرى، إذ مما لا شك فيه أن تنفيذ حكم أجنبي صادر عن قضاء دولة أجنبية دون قيد يعني الخضوع لهذه الدولة، إذ سيمتثل الأعوان المكلفون بالتنفيذ لأوامر قضائهم و إنما لأوامر قضاء أجنبي، من جهة أخرى قد يحدث أن يصدر حكم في الخارج و يكون من شأن تنفيذه أن يخالف المبادئ الأساسية في دولة القاضي، إن هذه النتائج هي التي جعلت الكثير من القوانين تقر بعدم إمكانية تنفيذ حكم أو الاعتراف به مباشرة و إنما تستلزم اللجوء إلى القضاء الوطني من أجل تقديم طلب الاعتراف أو التنفيذ.<sup>2</sup>

هذا المفهوم تم تكريسه من طرف بروتوكول أثينا 2002 عند استحداثه مادة جديدة متعلقة بمسألة الاعتراف و التنفيذ الخاص بالأحكام القضائية الصادرة عن المحاكم المختصة، حيث تطرقت المادة السابعة عشر مكرر صراحة على أنه "1/ أي حكم قضائي

<sup>1</sup> عبد الحميد محمد الحوسني، التحكيم البحري وفقا لقانون الإجراءات المدنية الإماراتي و القانون المصري و الاتفاقيات الدولية، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2007، ص 180.

<sup>2</sup> بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 338.

صادر عن محكمة مختصة بموجب المادة 17 تكون قابلة للتنفيذ في الدولة التي صدر منها، التي لا يمكن أن يكون فيها موضوع طعن عادي، و يجب الاعتراف به في أي دولة طرف ما عادا:

أ/ إذا كان الحكم صادرا عن طريق الغش، أو

ب/ لم يتم تبليغ المدعى عليه في المواعيد المعقولة من أجل تحضير دفوعه.

2/ أي حكم معترف به بموجب الفقرة 1 يكون قابلاً للتنفيذ في كل دولة طرف بمجرد اكتمال الإجراءات المطلوبة في تلك الدولة، لا يمكن لهذه الاجراءات السماح بمراجعة موضوع الحكم.

3/ يجوز لأي دولة طرف في هذا البروتوكول أن تطبق قواعد أخرى للاعتراف بالأحكام وتنفيذها، شريطة أن يكون هذا الاعتراف بالأحكام وتنفيذها بنفس التدابير على الأقل المشار إليه في الفقرتين 1 و 2<sup>1</sup>.

يتضح من خلال استقراء نص المادة الواردة في البروتوكول، أنه يشترط في الحكم القضائي الأجنبي الصادر بمناسبة دعوى مسؤولية الناقل البحري، ليمنح له الأمر بالتنفيذ أن يكون أولا: صادرا عن محكمة مختصة، ثانيا: حيازة الحكم القضائي الأجنبي لقوة الشيء المقضي فيه، ثالثا: غياب أي غش نحو القانون، رابعا: صحة الإجراءات المتبعة في إصدار الحكم القضائي الأجنبي.

<sup>1</sup> Art 17 bis « Reconnaissance et exécution »

1. Tout jugement rendu par un tribunal compétent en vertu de l'article 17, qui est exécutoire dans l'État d'origine où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu dans tout État partie, sauf:

a) si le jugement a été obtenu frauduleusement; ou  
b) si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de préparer sa défense.

2. Tout jugement qui est reconnu en vertu du paragraphe 1 est exécutoire dans chaque État partie dès que les procédures requises dans cet État ont été remplies. Ces procédures ne sauraient autoriser une révision au fond de la demande.

3. Un État Partie au présent Protocole peut appliquer d'autres règles pour la reconnaissance et l'exécution des jugements, sous réserve qu'elles aient pour effet d'assurer que les jugements soient reconnus et exécutés dans la même mesure au moins qu'en vertu des paragraphes 1 et 2.

أولاً: اختصاص الجهة القضائية الأجنبية التي أصدرت الحكم القضائي

إذ يشترط أن تكون محاكم الطرف المتعاقد التي أصدرت الحكم مختصة طبقاً لقواعد الاختصاص القضائي الدولي المقررة لدى الطرف المتعاقد المطلوب إليه تنفيذ الحكم. هذا الشرط كرسه المشرع الجزائري صراحة في المادة 605 من ق إ ج م إ على " أنه لا يجوز تنفيذ الأوامر و الأحكام و القرارات الصادرة من جهات قضائية أجنبية، في الإقليم الجزائري إلا بعد منحها الصيغة التنفيذية من إحدى الجهات القضائية الجزائرية متى استوفت الشروط الآتية: 1/ ألا تتضمن ما يخالف قواعد الاختصاص،.....".

**ثانياً: حيابة الحكم القضائي الأجنبي لقوة الشيء المقضي فيه**

يجب أن يكون الحكم القضائي الأجنبي حائزاً لحجية الأمر المقضي فيه، أي أن يكون الحكم فاصلاً في موضوع النزاع، و هو ما يعبرون عنه بالحكم النهائي، أي استنفذ طرق الطعن العادية.

هذا المفهوم هو الآخر تطرقت إليه المادة 605 الفقرة الثانية من ق إ م إ " .... حائزاً لقوة الشيء المقضي به طبقاً لقانون البلد الذي صدرت فيه،...".

لهذا الشرط ما يبرره، إذ ليس من المعقول و مما يتناقض مع مبدأ احترام الحقوق المكتسبة أن يُسمح بتنفيذ حكم ما في بلد أجنبي بينما هو عاطل عن التنفيذ في بلده الأصلي.<sup>1</sup>

حيث تظهر فائدة هذا الشرط في أنه يوفر استقرار المعاملات و احترام الحقوق المكتسبة الذي لا يتوافر في حالة جواز الأمر بتنفيذ حكم لم يحز بعد حجية الأمر المقضي فيه إذا ما ألغي هذا الحكم لدى محاكم البلد الذي أصدرته بعد صدور الأمر بتنفيذه من محاكم بلد التنفيذ، كما أن الحكم غير النهائي القابل للطعن فيه هو حكم لم تكتمل له حجيته، و بالتالي لا ينفذ في بلد آخر و لو كان نافذاً معجلاً في البلد الذي صدر فيه، لأنه

<sup>1</sup> محمد مبروك اللافي، تنازع القوانين و تنازع الاختصاص القضائي الدولي، دراسة مقارنة في المبادئ العامة و الحلول الوضعية المقررة في التشريع الليبي، منشورات الجامعة المفتوحة، الدار الوطنية للكتب، ليبيا، 1994، ص 246.

قد يتعذر إذا ما ألغي الحكم نتيجة الطعن فيه منح التنفيذ في الوقت المناسب أو استحالة إعادة الحال إلى ما كان عليه.<sup>1</sup>

### ثالثا: غياب أي غش نحو القانون

يجب أن يكون النزاع الذي صدر فيه الحكم القضائي الأجنبي المطلوب تنفيذه مرتبطا بطريقة واضحة بالدولة التي رفع أمام قضائها، و أن هذا القضاء لم يتم اختياره بطريقة تنطوي على غش.<sup>2</sup>

فالحكمة من هذا الشرط، أن الحكم القضائي الأجنبي يتضمن حقا مكتسبا، و أن كل حق أكتسب بطريقة الغش أو التدليس لا يمكن احترامه.<sup>3</sup>

الغش في هذا الموضوع يمكن أن يتخذ صورتين: الأولى الغش في إجراءات التقاضي، و الثانية الغش في الاختصاص، فالغش في إجراءات التقاضي يتمثل في كون المحكوم له قد حصل على الحكم بطريقة الاحتيال أو التدليس، و يعني ذلك أن الغش تم عن طريق اللجوء إلى وسائل خداعية قولية أو فعلية من أحد الخصمين في مواجهة الخصم الآخر أثناء إجراءات التقاضي، فيصور غير الواقع واقعا بما يؤثر في مضمون الحكم، بحيث لولا ذلك الغش لاختلف مضمون الحكم.

أما تحايل الخصوم بجعل الاختصاص لمحكمة معينة تمهيدا لتنفيذ حكمها في دولة،<sup>4</sup> فإنها تتعدد وسائله و يكون الهدف منه الإفلات من الخضوع لقوانين معينة، حيث يمكن للقاضي المختص بمنح الصيغة التنفيذية أن يميز بين نوعين من التحايل يتم ارتكابهما لجعل

<sup>1</sup> عبد الفتاح بيومي حجازي، النظام القانوني لتنفيذ الأحكام الأجنبية في مصر، دراسة متعمقة في القانون الدولي الخاص، الطبعة الأولى، دار الكتب القانونية، مصر، 2007، ص 134.

<sup>2</sup> حسام الدين فتحي ناصف، نظام رقابة القضاء الوطني للحكم الأجنبي، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية للنشر و التوزيع، مصر، 1996، ص 32.

<sup>3</sup> محمد مبروك اللافي، المرجع السابق، ص 245.

<sup>4</sup> حسام الدين فتحي ناصف، المرجع السابق، ص 33.

المحكمة الأجنبية مختصة وهما: "التحايل على القانون" و يتم باستخدام قواعد تنازع القوانين، و "التحايل على الاختصاص" و يتم باستخدام قواعد تنازع الاختصاص.<sup>1</sup>

فالتحايل على القانون يتم بتعديل ضوابط الإسناد التي تتضمنها قاعدة التنازع بهدف وحيد هو التهرب من قيد أو الاستفادة من فائدة نتيجة خضوع المتحايل لنظام قانوني جديد، و ذلك بالتلاعب في ضوابط الإسناد التي تتضمنها القاعدة المنطبقة، كتغيير موطن الشخص أو جنسيته أو تغيير محل إبرام العقد.<sup>2</sup>

أما التحايل على الاختصاص، يتحقق من خلال تغيير ضابط الإسناد الذي تحتويه تلك القاعدة لربط النزاع بالاختصاص القضائي لمحاكم دولة معينة لتختص تلك المحكمة باعتبارها المحكمة الأكثر تحقيقا لمصلحة الفرد لكونها تطبق على نزاعه قانونا يمنح مزايا أكثر بالمقارنة بالمحكمة الثابت لها الاختصاص أصلا، و التي تطبق بمقتضى قاعدة تنازعها الوطنية قانونا أقل محاباة لهذا الفرد، و يمكن الوصول إلى هذا الهدف بتغيير الموطن أو بتغيير مكان انعقاد العقد أو مكان تنفيذه، أما بالنسبة لجزاء استصدار أمر بتنفيذ حكم قضائي أجنبي، فيكون منطوقا أن يرفض القاضي في دولة التنفيذ إصدار الأمر بتنفيذ الحكم القضائي الأجنبي الذي صدر بالتحايل على الاختصاص القضائي الثابت للمحاكم الوطنية، أو كذلك إذا حدث التحايل على اختصاص المحكمة الأجنبية، ذلك لأن التحايل ينافي حسن النية و يجب محاربهه أيا كانت غايته، و القاضي في هذا المجال يساعد على تدعيم التعاون القانوني الدولي و يؤكد التعايش المشترك بين النظم القانونية في الدول المختلفة.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> حسام الدين فتحي ناصف، المرجع السابق، ص 33.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص 34.

<sup>3</sup> المرجع نفسه، ص 39.

## رابعاً: صحة الإجراءات المتبعة في إصدار الحكم القضائي الأجنبي

لابد أن يكون هذا الحكم قد صدر بناء على إجراءات صحيحة و سليمة، و هو ما يسمى بالنظام العام الإجرائي، و بدونه لا وجود للعدالة، و قد جاء هذا النظام لضمان حسن سير العدالة و ضمان حقوق الأفراد و سلامة الإجراءات.<sup>1</sup>

فبروتوكول أثينا من خلال المادة 17 مكرر المذكورة أعلاه، أكد على ضرورة صحة إجراءات المرافعات و هي تمكين المدعى عليه من إبداء دفاعه، مثل صحة تكليف الخصم بالحضور و صحة تمثيله في الخصومة، فلا بد أن يكون المدعى عليه قد أعلن بالدعوى إعلاناً صحيحاً، و أن يكون الخصوم قد مثلوا في الدعوى تمثيلاً صحيحاً، فإذا كان بينهم من هو قاصر و جب أن يمثله في الدعوى من ينوب عنه قانوناً، و يتعين كذلك أن يكون الحكم قد صدر بناء على إجراءات ليس فيها انتقاص من حقوق الدفاع، فيجب أن تكون جميع الطلبات التي صدر فيها الحكم قد أدلى بها في مواجهة المحكوم عليه بها، و أن تكون المحكمة قد مكنت كل خصم من إبداء دفوعه و من الاطلاع على ما يقدمه خصمه من أوراق ومستندات.<sup>2</sup>

المشروع الجزائري لم ينص على هذا الشرط ضمن الشروط الواردة في المادة 605 من ق إ م إ، و لعل المشروع أراد بهذا أن يسلك الاتجاه الفقهي القائل بضرورة دمج هذا الشرط مع شرط ضرورة عدم مخالفة النظام العام الدولي، أي النظام العام الإجرائي.

رجوعاً لموقف القضاء الجزائري من هذا الشرط، نجده أكد صراحة في إحدى قراراته " أنه يجب على الجهة القضائية أن تتأكد وجوباً و قبل إمرار الحكم القضائي الأجنبي بالصيغة التنفيذية من قانونية محضري التبليغ و التكليف بالحضور للجلسة المنطوق فيها بهذا الحكم الأجنبي".<sup>3</sup>

<sup>1</sup> محمد مبروك اللافي، المرجع السابق، ص 246.

<sup>2</sup> محمد كمال فهمي، أصول القانون الدولي الخاص، الطبعة الثانية، مؤسسة الثقافة الجامعية، مصر، 1997، ص 681.

<sup>3</sup> المحكمة العليا، الغرفة المدنية، قرار رقم 482270، بتاريخ 17-06-2009، المجلة القضائية، العدد الثاني، 2010.



فالغاية من اشتراط هذا الشرط هي الاطمئنان لنزاهة قضاء الدولة التي أصدرت الحكم باحترامها لحقوق الخصومة الإجرائية، بحيث يأتي هذا الحكم في النهاية عنوانا للحقيقة و تجسيدا للعدالة بين الخصومة.<sup>1</sup>

### المطلب الثاني: المواعيد و الآجال القانونية لرفع دعوى مسؤولية الناقل البحري

إن المدعي المسافر عند رفع دعواه قد يفاجئ المدعي عليه الناقل برفعها، فهو لا يستشير قبل رفعها، لذلك رأى المشرع البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية حماية للناقل ضرورة توجيه إخطار كتابي للناقل البحري أو من يمثله ( الفرع الأول)، بالإضافة إلى إقرار المشرع الجزائري على غرار الاتفاقيات الدولية بأحكام خاصة لتقادم دعوى المسؤولية في عقد النقل، إذ أنه في جميع الحالات يعفى الناقل البحري من المسؤولية إذا لم تُرفع الدعوى خلال مدة زمنية محددة و هذا ما سيتم التطرق إليه في (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: وجوب إخطار المسافر للناقل البحري

لقد أشار المشرع الجزائري على غرار الاتفاقيات الدولية لمسألة الإخطار صراحة في نص المادة 851 من ق ب ج " على أنه يجب على المسافر أن يوجه تبليغا كتابيا للناقل أو من يمثله:

أ/ في حالة الإصابات الجسدية: خلال خمسة عشر يوما من يوم نزوله من السفينة.

ب/ في حالة الضرر الظاهر بالأمته:

• فيما يخص أمته الحجرة قبل أو عند إنزالها،

• فيما يخص كل متاع آخر قبل أو حين التسليم،

ج/ في حالة الفقدان أو الضرر الخفي للأمته: خلال خمسة عشر يوما من الإنزال أو

التسليم أو التاريخ الذي كان يجب أن يقع فيه التسليم.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> سامي بديع منصور، نصري أنطوان دياب، عبده جميل غصوب، القانون الدولي الخاص، تنازع الاختصاص التشريعي، الجزء الثاني، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع، مصر، 2009، ص 597.

يستخلص من خلال هذه النصوص القانونية الواردة في الاتفاقيات الدولية و القانون البحري الجزائري، أن الإخطار واجب على المسافر في حالة الإصابة الجسمانية هذا من جهة، و في حالة فقد أو تلف الأمتعة من جهة أخرى.

### الفقرة الأولى: الإخطار فيما يخص الإصابة الجسمانية

لم يحدد القانون البحري الجزائري على غرار الاتفاقيات الدولية شكلا معيناً للإخطار و إنما اقتصر فقط على وجوب أن يكون الإخطار كتابة و أن يصل إلى علم الناقل، و يتحقق ذلك إذا حصل الإخطار بإنذار على يد محضر بكتاب مسجل بعلم الوصول،<sup>2</sup> و يتعين حتى يرتب الإخطار أثره القانوني أن يتضمن صراحة أن ثمة إصابة بدنية لحقت بالمسافر أثناء

<sup>1</sup> يتضح من هذا النص أنه تضمن نفس الأحكام الواردة في اتفاقيتي بروكسل 1961 و 1967 و اتفاقية أثينا 1974 و بروتوكولها المعدل 2002، حيث نصت الفقرة الأولى من المادة الحادية عشر من اتفاقية بروكسل 1961 " أنه في حالة حدوث إصابة جسمانية للمسافر، يجب تبليغ الناقل كتابة بهذه الإصابة في مدة خمسة عشر يوما من تاريخ نزوله من السفينة ..... " المادة العاشرة الفقرة الأولى من اتفاقية بروكسل 1967 "أ/ في حالة وقوع ضرر ظاهر للأمتعة، يتعين على المسافر أن يوجه احتجاجا مكتوبا إلى الناقل أو إلى وكيله ، 1/ فإذا تعلق الأمر بأمتعة الحجر، فيوجه الاحتجاج قبل إنزال الأمتعة أو حين إنزالها، 2/ و إذا تعلق الأمر بأمتعة أخرى، فيوجه الاحتجاج قبل تسليمها أو حين تسليمها، ب/ و في حالة فقدان أو الضرر غير الظاهر فينبغي أن توجه هذه الاحتجاجات خلال 15 يوما من النزول من السفينة أو التسليم أو من التاريخ الذي كان يجب أن يجرى فيه التسليم. نفس الحكم نجده في المادة الخامسة عشر الفقرة الأولى من اتفاقية أثينا 1974 " و التي جاءت تحت عنوان الإخطار بفقدان أو تلف الأمتعة حيث نصت على " أنه يجب على الراكب أن يقدم إخطارات كتابية إلى الناقل أو وكيله في الحالات التالية: أ/ في حالة وجود أضرار ظاهرة قد لحقت بالأمتعة: 1/ بالنسبة لأمتعة القمرة: قبل نزول الراكب أو خلال نزوله من السفينة 2/ بالنسبة لجميع الأمتعة الأخرى قبل استلامها أو خلال التسليم.

ب/ في حالة وجود أضرار غير ظاهرة لاحقة بالأمتعة أو فقدان الأمتعة، يكون الإخطار خلال 15 يوما بعد تاريخ النزول أو التسليم أو التاريخ الذي كان يجب أن يقع فيه التسليم.

المشرع المصري هو الآخر أشار لمسألة الإخطار عن الأضرار البدنية في المادة 261 من قانون التجارة البحرية المصري " على أنه في حالة الإصابة البدنية يجب إخطار الناقل كتابة بالإصابة خلال خمسة عشر يوما من تاريخ مغادرة المسافر للسفينة ..... "

<sup>2</sup> كمال حمدي، المرجع السابق، ص 815، محمود مختار أحمد بري، المرجع السابق ، ص 452.

تنفيذ عقد النقل، مع تحديد الإصابة قدر الإمكان،<sup>1</sup> فلا يعد إخطارا مجرد تحفظ المسافر على ما قد يظهر به من إصابات.<sup>2</sup>

هذا و تجدر الإشارة أن اتفاقية أئينا 1974 في نسختها الأصلية و بروتوكولاتها المعدلة و خلافا لاتفاقية بروكسل 1961 لم تشر ضمن أحكامها على و جوب الإخطار الملقى على عاتق الراكب في حالة الإصابات البدنية.

فالإخطار في حالة الإصابة البدنية إجراء قانوني إلزامي على المسافر، دون حالة التأخير في الوصول، و هو غير واجب على ورثة المسافرين أو من يعولهم في حالة وفاة المسافر أثناء تنفيذه لعقد النقل، حيث ترفع دعوى التعويض عن الإصابات الجسدية من الراكب نفسه، بينما في حالة الوفاة فترفع من ورثته أو ممن يعولهم إذا كان للأخيرين الحق في المطالبة طبقا لقانون المحكمة التي تنظر في الدعوى.<sup>3</sup>

يثور التساؤل هنا عن الحكم في حالة ما إذا غادر المسافر السفينة ووقعت الوفاة بعد ذلك بسبب حادث وقع أثناء تنفيذ عقد النقل و لم يكن المسافر قد أخطر بالإصابة البدنية المترتبة على الحادث، سواء حصلت الوفاة قبل انقضاء خمسة عشر يوما من تاريخ مغادرة السفينة أو حصلت بعد انقضاء هذه المدة.<sup>4</sup>

هنا القانون البحري الجزائري على غرار المشرع المصري، لم يتعرض لهذه النقطة حيث أنه تعرض لحالة وفاة المسافر بعد مغادرته السفينة بسبب حادث وقع أثناء تنفيذ عقد النقل جاءت فقط في معرض بيانه لبدء سريان تقادم دعوى المسؤولية.

هذا يعني أن عدم الإخطار الكتابي لا يرتب في مواجهة ورثة المسافرين أو من يعولهم القرينة التي عليها المادة 851 من ق ب ج ، و المادة 261 من قانون التجارة البحرية

<sup>1</sup> محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 532.

<sup>2</sup> كمال حمدي، المرجع السابق، ص 815.

<sup>3</sup> إيمان فتحي حسن الجميل ، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، الرسالة السابقة، ص 188.

<sup>4</sup> كمال حمدي، المرجع السابق، ص 815، محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 531.

المصري و التي يقتصر أعمالها على دعوى التعويض عن الإصابة البدنية التي يرفعها المسافر نفسه، وهذا يعني أنه لا إخطار في حالة الوفاة .

فقد نصت المادة الحادية عشر الفقرة الأولى من اتفاقية بروكسل 1961 " أنه إذا تخلف المسافر عن استثناء هذا الشرط، فإنه يعتبر ما لم يثبت العكس قد نزل من السفينة سليما معافى، و التي تقابلها المادة 852 من ق ب ج " أنه إذا لم يتقيد المسافر بأحكام المادة السابقة ( م 851) يعد في حالة ثبوت العكس، نازلا من السفينة سالما...."، نفس الحكم نجده في نص المادة 261 من قانون التجارة البحرية المصري " ..... و إلا أفترض أنه غادرها دون إصابة مالم يثبت هو غير ذلك"

فعليه يتضح من النصوص الواردة أعلاه أن تخلف الإخطار أو عدم توافره للشروط القانونية، كأن يحصل بعد الميعاد القانوني أو أن يكون شفاهة، قرينة على أن المسافر قد غادر السفينة دون إصابة، و هي قرينة بسيطة للمدعي دحضها بكافة طرق الإثبات،<sup>1</sup> و خاصة بواسطة تقرير طبي لأن الأمر يتعلق بواقعة هي الإصابة البدنية،<sup>2</sup> و يرى رأي آخر أنه في وسع طالب التعويض هدم هذه القرينة و إثبات عكس ذلك كما لو ثبت بشهادة الوفاة، أن المسافر قد توفي أثناء تنفيذ عقد النقل أو أصيب بجروح أو كسور و ذلك بموجب شهادات طبية من جهة محايدة، فإن أمكن إثبات ذلك انعقدت مسؤولية الناقل البحري.<sup>3</sup>

كذلك فإن حصول الإخطار على نحو ما يوجبه القانون يقوم قرينة على أن الإصابة إنما لحقت المسافر بسبب حادث وقع أثناء تنفيذ النقل، و هي بدورها قرنية قابلة لإثبات العكس.<sup>4</sup>

<sup>1</sup>كمال حمدي، المرجع السابق، ص 816.

<sup>2</sup>إيمان فتحي حسن الجميل ، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، الرسالة السابقة، ص 189.

<sup>3</sup> محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق ، ص 220.

<sup>4</sup>كمال حمدي، المرجع السابق، ص 816، محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 532.

## الفقرة الثانية: الإخطار فيما يخص الأضرار اللاحقة بالأمّعة

المشرع الجزائري كما سبق الإشارة إليه، تطرق لمسألة الإخطار إذا حصل الضرر لأمّعة المسافر، في الفقرتين الثانية و الثالثة من المادة 851 من ق ب ج، حيث فرقت بين الخسائر و الأضرار الظاهرة و غير الظاهرة، نفس الحكم كرسنه ونجده في كل من اتفاقية بروكسل 1967 في المادة العاشرة الفقرتين الأولى و الثانية، و اتفاقية أثينا 1974 حيث أن هذه الأخيرة لم تفرض على خلاف اتفاقية بروكسل 1961 أي واجب إخطار على عاتق الراكب في حالات الإصابة البدنية، لكنها في المقابل تناولت بالنص واجب الإخطار عن هلاك و تلف الأمّعة.<sup>1</sup>

إذ يتم توجيه الإخطار إلى الناقل أو بواسطة نائبه أو وكيله في ميناء الوصول و ليس له أي شكل خاص، فلم يشترط القانون أن يكون الإخطار بوجه رسمي و فقا لمجريات الأمور في المسائل التجارية حيث لا يتسع الوقت لعمل مثل هذا الإجراء و إنما يكتفي بأية كتابة يوقعها من تسلم الأمّعة و يبين فيها نوع الضرر الذي وقع.<sup>2</sup>

بالنسبة للعيوب الظاهرة اللاحقة بالأمّعة، و جب تقديم الإخطار عن هلاك أو تلف الأمّعة غير المسجلة قبل أو وقت مغادرة الراكب للسفينة، أما غيرها من الأمّعة فيجب تقديم الإخطار قبل أو وقت تسلمها من الناقل، و إذا كان النقص أو التلف غير ظاهر في الأمّعة فلا بد من تقديم الإخطار خلال خمسة عشر يوما من تاريخ مغادرة السفينة أو تسلم الأمّعة أو من تاريخ الذي كان ينبغي فيه تسليم الأمّعة للراكب.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> هاني دويدار، قانون النقل ، المرجع السابق، ص 283.

<sup>2</sup> إيمان فتحي حسن الجميل ، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، الرسالة السابقة، ص 191.

<sup>3</sup> هاني دويدار، قانون النقل ، المرجع السابق، ص 284.

فالجدير بالذكر، أن المسافر إذا لم يقدم الإخطارات إلى الناقل البحري أو قدمها في وقت متأخر، يفترض إلا فيما إذا ثبت العكس بأن الراكب قد استلم أمتعته في حالة جيدة.<sup>1</sup> زيادة على ذلك، فلا جدوى من الإخطار الكتابي إذا كانت حالة الأمتعة محققا فيها حضوريا عند استلامها،<sup>2</sup> إذ أنه في حالة إجراء معاينة مشتركة بين الناقل البحري و المسافر لا يلزم الناقل في هذه الحالة من توجيه إخطار إلى الناقل عن الأضرار اللاحقة بالأمتعة، و لكن يجب إثبات حالة البضاعة وقت استلامها.

### الفرع الثاني: تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري

عندما تتحقق مسؤولية الناقل، يصبح معرضا لقيام دعوى التعويض ضده، إما من قبل الراكب، أو من قبل ورثته أو الأشخاص الذي كان يعيلهم عند وفاته بالشكل الذي بيناه في المطلب السابق.

فهذه الدعوى التي تقام ضد الناقل محددة بمدة معينة، يجب إقامتها خلال تلك المدة، فإذا انتهت تلك المدة و أقيمت الدعوى بعدها، يستطيع الناقل أن يدفع بسقوط الدعوى لانقضاء المدة.

إن هذه المدة التي تقام خلالها الدعوى يطلق عليها مدة التقادم.

بناء على ما تقدم فقد أرسى القانون البحري الجزائري أحكاما خاصة بتقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للمسافرين و أمتعته، و هذا من خلال المادتين 853،854 من ق ب ج منه حيث نصت المادة 853 على أنه " تخضع الدعاوى المتعلقة بالتعويض عن الضرر و

<sup>1</sup> نصت على هذه الحالة الفقرة الأولى/ ج من المادة 10 اتفاقية بروكسل 1967 و المادة 15 الفقرة الثانية من اتفاقية أثينا 1974 و التي تقابلها الفقرة الأولى المادة 852 ق ب ج

<sup>2</sup> و هذا ما أكدته الفقرة الثانية من المادة 852 ق ب ج و التي تقابلها المادة العاشرة الفقرة الأولى/ د من إتفاقية بروكسل 1967 على " أنه تعد التبليغات الكتابية عديمة الجدوى، إذا جرى فحص الأمتعة حضوريا وقت استلامها" نفس الحكم كرسنه اتفاقية أثينا 1974 و بروتوكولها المعدل 2002 في المادة الخامسة عشر الفقرة الثالثة" على أنه تعتبر الإخطارات الكتابية بدون جدوى، فيما إذا كانت حالة الأمتعة كانت موضوع معاينة أو تفتيش معاكس عند استلامها"

الناجمة عن وفاة أحد المسافرين أو الإصابات الجسمانية أو فقدان الأمتعة أو ضرر لحق بها، لتقادم مدته سنتان(2).

و يوقف هذا التقادم أو ينقطع وفقا لأحكام القانون العام".

و نصت المادة 854 من القانون المذكور أعلاه، على أنه يسري مفعول التقادم كما يلي:

أ/ في حالة الإصابات الجسمانية: ابتداء من تاريخ نزول الراكب،

ب/ في حالة الوفاة الحاصلة خلال النقل: ابتداء من اليوم المفترض لنزول الراكب،

ج/ في حالة الإصابات الجسمانية الواقعة خلال النقل و التي يتوفى على إثرها المسافر بعد

نزوله من السفينة، ابتداء من يوم الوفاة، و لا يمكن أن تزيد هذه المدة عن ثلاث سنوات

اعتبارا من يوم نزوله من السفينة،

د/ في حالة فقدان الأمتعة أو إلحاق الضرر: اعتبارا من يوم التفريغ، و في حالة فقدان

الكلي للسفينة، اعتبارا من اليوم المفترض للتفريغ.<sup>1</sup>

<sup>1</sup>تقابلهما كل من المادة الحادي عشر الفقرات 02، 03، 04، 05، من إتفاقية بروكسل 1961 "2- تتقادم بمرور سنتين ،

دعاوى تعويض الضرر الناجم عن وفاة المسافر أو إصاباته الجسمانية ، =

3- تسري مدة التقادم ، بالنسبة للإصابات الجسمانية ، من يوم النزول إلى اليابسة.

4 - و تسري مدة التقادم ، بالنسبة للوفاة الحاصلة أثناء النقل ، من التاريخ المفترض لنزول الراكب.

5- في حالة الإصابات الجسمانية الحاصلة أثناء النقل و المؤدية لوفاة المسافر بعد نزوله من السفينة ، تسري المدة من

تاريخ الوفاة ، على أن لا تتجاوز هذه المدة ثلاث سنوات من تاريخ النزول من السفينة .

المادة العاشرة الفقرة الثانية من إتفاقية بروكسل 1967 "2- تتقادم بمرور سنتين(2)، دعاوى تعويض الضرر الناجم عن

فقدان الأمتعة أو إصابتها بالضرر، وذلك من تاريخ النزول إلى اليابسة، و في حالة فقدان التام للسفينة فمن التاريخ

المقدر للنزول منها"

نفس الموقف كرسته إتفاقية اثينا 1974 في نسختها الأصلية في المادة السادسة عشر "1-تخضع أي دعوى تعويض عن

الأضرار الناشئة عن وفاة أحد الركاب أو تعرضه لإصابة جسمانية، أو فقدان الأمتعة أو إصابتها بضرر، تتقادم بمرور

(2) سنتين.

2- يسري مفعول التقادم على النحو التالي: أ/ في حالة الإصابات الجسمانية، من تاريخ نزول الراكب،=

فعليه يقتضي منا الأمر لدراسة أحكام تقادم دعوى المسؤولية، أن نتطرق للدعوى الخاضعة للتقادم، بما فيها دعوى التعويض عن الوفاة و الإصابة الجسمانية، و هلاك أو تلف الأمتعة، ثم نتعرض لعوارض التقادم ( وقف و انقطاع التقادم).

### الفقرة الأولى: الدعوى التي يسري عليها التقادم

التقادم الذي أورده القانون البحري الجزائري أحكامه قاصرة على دعوى التعويض المرفوعة على الناقل عن الضرر الناشئ عن وفاة المسافر أو إصابته الجسمانية، و دعوى التعويض المرفوعة على الناقل عن الضرر الناشئ عن نقل الأمتعة أي فقد أو هلاك أو تلف الأمتعة، و عليه فإن الدعوى الأخرى الناشئة عن عقد نقل الأشخاص لا تخضع لذلك التقادم، و مثالها دعوى التعويض بسبب سوء تنفيذ عقد النقل، و على ألا يكون نتيجة ذلك وفاة أو إصابة الراكب كما إذا أسكن الناقل الراكب في السفينة في درجة أقل مما أتفق عليه في تذكرة السفر أو قصر في بعض الخدمات التي التزم بها بموجب العقد، أما دعوى مطالبة الناقل بالأجرة و دعوى فسخ العقد و التعويض التي يرفعها الراكب في حالة ما إذا أجرى الناقل تعديلا جوهريا في مواعيد السفر أو في خط سير السفينة أو في موانئ الرسو المتوسطة المعلن عنها، فإنه يسري على مثل هذه الدعوى التقادم العادي،<sup>1</sup> أو يسري التقادم المقرر لدعوى المسؤولية التقصيرية، إذا كان الرجوع على الناقل تقصيريا من مسافر بالمجان.

= ب/ في حالة الوفاة الحاصلة خلال عملية النقل، اعتبارا من التاريخ الذي كان من المفترض أن ينزل في المسافر من السفينة، و في حالة الإصابات الجسمانية التي حدثت أثناء النقل و التي أدت إلى وفاة الراكب بعد النزول، تحسب من تاريخ الوفاة ، غير أن هذه المدة لا يجوز أن تتجاوز ثلاث(3) سنوات اعتبارا من تاريخ النزول، ج/ في حالة فقدان الأمتعة أو تلفها، فاعتبارا من تاريخ النزول أو اعتبارا من التاريخ الذي كان من المفترض أن يتم النزول فيه، و بدءا من التاريخ أيهما أبعد.

<sup>1</sup>التقادم الطويل 15 سنة هو التقادم الأساسي العادي و ذلك من وجهين: الأول: أنه ينطبق على جميع الحقوق و جميع الدعوى التي لم ينص بالنسبة إليها على تقادم آخر، الثاني: أنه هو وحده الذي يجوز التمسك به عند تخلف أحد شروط تطبيق التقادم القصير.



يرى الدكتور كمال حمدي أنه بغية السرعة في إنهاء المنازعات المتعلقة بعقد نقل الأشخاص بحرا، لابد من تقرير تقادم قصير مدته سنتين (2) لباقي الدعاوى الناشئة عن ذلك العقد، و ذلك تماشيا مع ما هو مقرر بصدد الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع.<sup>1</sup>

نفس الأمر ينطبق في حالة ما إذا أقيمت الدعوى على أحد الوكلاء أو تابعي الناقل، جاز لمن أقيمت عليه دعوى التعويض التمسك بانقضاء الدعوى بمضي المدة إذا أثبت الوكيل أو التابع أن الفعل المنسوب إليه صدر في حالة تأدية وظيفته أو بسببها، وفقا لنفس الأوضاع التي تنطبق على الناقل، هذا ما أكدته المادة 856 من ق ب ج.<sup>2</sup>

### الفقرة الثانية: احتساب مدة التقادم عن الوفاة و الإصابة الجسمية

يتضح من خلال استقراء نص المادة 854 من ق ب ج و كل من المادة الحادي عشر من اتفاقية بروكسل 1961، و المادة السادسة عشر من اتفاقية أثينا 1974، أن طلب التعويض عن وفاة المسافر أو إصابته يمكن أن يأخذ إحدى الصور التالية:

- أن طلب التعويض المقدم من المسافر عن إصابته يستند حتما إلى عقد النقل ذاته، و من ثم يكون أساسه المسؤولية العقدية.
- أن طلب التعويض المقدم من ورثة المسافر عن وفاته إما أن يستند إلى العقد، ذلك أنه إذا أدت إصابة المسافر إلى وفاته من قبل رفع دعواه فإنه يكون أهلا لما يسبق الموت و لو بلحظة لاكتساب الحقوق، و من بينها حقه في التعويض عن الضرر الذي لحقه، و حسبما يتطور إليه هذا الضرر و يتفاقم و متى ثبت له هذا الحق قبل وفاته، فإن وراثته يتلقونه عنه في تركته، و يحق لهم مطالبة الناقل به تأسيسا على تحقق مسؤولية الأخير بمقتضى عقد النقل الذي كان المورث طرفا فيه، و يصدق ذات النظر على حالة ما إذا رفع المسافر دعوى تعويض عن إصابته، مع الاحتفاظ

<sup>1</sup> كمال حمدي، المرجع السابق، ص 817.

<sup>2</sup> عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، المرجع السابق، ص 487.

بحق تكملة التعويض إن وقعت الوفاة، إذ يكون لورثته بعد وفاته إقامة الدعوى بتكملة التعويض، و إما يستند طلب التعويض إلى الخطأ التقصيري إذ أن دعوى التعويض تسقط بانقضاء خمسة عشر (15) سنة من يوم وقوع العمل الضار و هذا حسب مفهوم نص المادة 133 من ق م ج، و من ثم يكون أساسه المسؤولية العقدية أو المسؤولية التقصيرية، و قد يستند إلى المسؤوليتين معا.

• إن طلب التعويض المقدم ممن يعولهم المسافر عن وفاته لا يتصور أن يستند إلا إلى الخطأ التقصيري، و من ثم فأساسه دائما المسؤولية التقصيرية.<sup>1</sup>

و عليه تتقدم الدعوى الخاصة بوفاة الراكب خلال سنتان (2)، ابتداء من اليوم المفترض لنزول الراكب، و في حالة الإصابة الجسدية ابتداء من تاريخ نزول الراكب.

أما في حالة ما إذا حدثت الوفاة أثناء تنفيذ عقد النقل البحري، فسريان مدة التقادم يكون من اليوم الذي كان يجب أن يغادر فيه المسافر السفينة، أما إذا حدثت الوفاة بعد مغادرة المسافر للسفينة و لكن بسبب حادث وقع أثناء تنفيذ عقد النقل، فإن مدة التقادم دعوى التعويض التي يرفعها الورثة تبدأ من تاريخ الوفاة، بشرط ألا تنقضي مدة ثلاث (3) سنوات من تاريخ مغادرة السفينة.<sup>2</sup>

فمثلا إذا حدثت الوفاة لأحد المسافرين بعد سنة و نصف من تاريخ مغادرة السفينة، فيكون للورثة مدة سنة و نصف أخرى لرفع دعوى التعويض و ليس سنتان.

كذلك إذا أصيب المسافر أثناء السفر بسبب سقوط جسم صلب على رأسه أثناء سيره في ممرات السفينة فيسعف و يغادر السفينة و هو مصاب، ثم يقضي نحبه بعد ثلاثة أشهر من تاريخ مغادرة السفينة، فتسري مدة الانقضاء من تاريخ الوفاة، هذا إذا استندت دعوى المسؤولية إلى الوفاة، أما إذا أقيمت دعوى المسؤولية على أساس الإصابة، فتسري مدة

<sup>1</sup> إيمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني و الإتفاقيات الدولية ، دراسة مقارنة،

المرجع السابق، ص 190

<sup>2</sup> محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق ، ص 534.

التقادم من اليوم التالي لمغادرة السفينة، و لما كان من غير المقبول تعليق بدء سريان مدة الانقضاء على حدوث الوفاة و هي واقعة لا يعلم وقوعها إلا الله عز وجل، فقد أسقط النص الدعوى على أي حال بعد انقضاء ثلاث سنوات من تاريخ مغادرة المسافر السفينة.<sup>1</sup>

لهذا فمن الخير للمسافر المصاب أن يقيم الدعوى على أساس الإصابة أولاً، مع الاحتفاظ بحق طلب تكملة التعويض إن وقعت الوفاة، فإذا حدثت بعد سنة و أربعة أشهر مثلاً من مغادرة السفينة، كان للورثة سنة و ثمانية أشهر لإقامة الدعوى لتكملة التعويض، فإذا تراخوا في إقامة هذه الدعوى حتى انقضاء السنوات الثلاث جاز الدفع في مواجهتهم بالانقضاء، و لا يقبل منهم أن مدة السنتين من تاريخ الوفاة لم تنقض.<sup>2</sup>

### الفقرة الثالثة: احتساب مدة التقادم عن هلاك أو تلف الأمتعة

حسب مفهوم الفقرة الأخيرة من نص المادة 854 ق ب ج ، و التي تقابلها كل من الفقرة الثانية من اتفاقية بروكسل 1967 و الفقرة الثانية(ج) من اتفاقية أثينا 1974، المذكورين أعلاه أنه تتقضي الدعاوى الناشئة جراء فقدان أو تلف الأمتعة بمرور سنتين(2)، من تاريخ النزول إلى اليابسة أو اعتباراً من التاريخ الذي كان من المفترض فيه النزول منها و هذا في حالة الفقدان الكلي أو التام للسفينة.

هذا و قد تطرقت كل من المادة الأولى و الخاصة بضبط المصطلحات من اتفاقيتي بروكسل 1967 و أثينا 1974، على "أن فقد أو تلف الأمتعة: تعني الضرر المادي الناجم عن عدم رد الأمتعة إلى المسافر في مهلة معقولة ابتداء من وصول السفينة التي نقلت عليها الأمتعة أو كان من المفترض أن تنقل عليها، و لكن هذا لا يشمل التأخير الناجم عن نزاعات العمل."

<sup>1</sup>إيمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني و الاتفاقيات الدولية ، دراسة مقارنة،

المرجع السابق، ص 191.

<sup>2</sup>أحمد محمود خليل ، المرجع السابق، ص 949.

في هذا الصدد نكون أمام عطب لحق بالأمتعة ناجم عن التأخير في تسليمها، فلا يعني التأخير في ذاته أي لمجرد التأخير في تسليم الأمتعة دون أن يلحقها ضرر يندرج في مفهوم الاتفاقية لفقد أو تلف الأمتعة، فالضرر الناجم عن مجرد التأخير في التسليم و الذي هو بالضرورة ضرر اقتصادي، فالتأخير في هذه الحالة سبب للتلف الذي هو حالة من حالات المسؤولية و ليس التأخير في حد ذاته هو حالة المسؤولية، بذليل أنه ليس هناك مسؤولية وفقا للاتفاقيات الدولية و القانون البحري الجزائري.

فعليه يبدأ سريان التقادم من تاريخ التسليم أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم فالقانون تطرق لفرضيتين:

**الفرضية الأولى:** احتمال تسليم الأمتعة و يعترىها هلاك جزئي أو تلف، حيث يبدأ سريان التقادم في هذا الفرض من تاريخ التسليم، و العبرة هنا بالتسليم الفعلي لها، أي بالميعاد المحدد لتسليمها.<sup>1</sup>

**الفرضية الثانية:** احتمال هلاك الأمتعة كليا و أيا كان سبب هذا الهلاك سواء كان الهلاك فعليا أو حكما من واقع عدم تسليمها، فيبدأ التقادم من التاريخ الذي كان يجب أن يتم التسليم فيه، و العبرة بالتسليم الكامل فإذا سلم جزء منها فالمدة لا تبدأ إلا من اليوم الذي يكتمل فيه التسليم، أما إذا سلم جزء و لم يسلم الباقي بسبب ضياعه فتبدأ المدة من يوم التسليم الذي حصل، إذ يعتبر عدم تنفيذ العقد قد ظهر بما يبرر للمضروور حقه في رفع الدعوى.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> إيمان فتحي حسن الجميل ، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، المرجع السابق، ص 322.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص 322.

## الفقرة الرابعة: عوارض التقادم (الوقف و الانقطاع)

لقد أشار المشرع البحري صراحة في الفقرة الأخيرة من نص المادة 853 ق ب ج " على أنه يوقف هذا التقادم أو ينقطع و وفقا لأحكام القانون العام"، و بالتالي البحث في أسباب وقف و انقطاع التقادم يستوجب الرجوع إلى القواعد العامة الواردة في أحكام القانون المدني الجزائري،<sup>1</sup>

الاتفاقيات الدولية هي الأخرى أشارت ضمن أحكامها لعوارض التقادم، فنجد نص المادة الحادي عشر الفقرة السادسة من اتفاقية بروكسل 1961 " يطبق قانون المحكمة المختصة على أوجه وقف و انقطاع مدة التقادم المنصوص عليها في هذه المادة ، بيد أنه لا يجوز في أي حال من الأحوال رفع دعوى خاضعة لهذه الاتفاقية بعد انقضاء مهلة(3) ثلاث سنوات من التاريخ النزول من السفينة، "نفس الموقف كرسته من اتفاقية بروكسل 1967 في الفقرة الثانية من المادة العاشرة " على يطبق قانون المحكمة المختصة على أوجه وقف و انقطاع مهل التقادم المنصوص عليها في هذه المادة، بيد أنه لا يجوز في أية حالة رفع دعوى خاضعة لهذه الاتفاقية بعد انقضاء مهلة ثلاث(3) سنوات من يوم النزول من السفينة، و في حالة فقدان التام للسفينة، فمن التاريخ المقدر للنزول منها".

اتفاقية أثينا في نسختها الأصلية 1974 تطرقت هي الأخرى لعوارض التقادم في الفقرة الثالثة من المادة السادسة عشر " على أنه يطبق قانون المحكمة التي تنتظر في الدعوى أوجه وقف و انقطاع فترات التقادم، إلا أنه لا يجوز في أي حال من الأحوال رفع دعوى في ظل هذه الاتفاقية بعد انقضاء فترة ثلاث سنوات(3) من تاريخ نزول الراكب من السفينة أو التاريخ الذي كان من المفترض أن يتم النزول الراكب فيه، على أن يؤخذ في الاعتبار التاريخ الأكثر تأخرا من كلا التوقيتين.

<sup>1</sup> لمزيد من التفصيل حول الأحكام الخاصة بالتقادم، أنظر المواد 308 إلى 322 من ق م ج

بروتوكول أثينا لعام 2002 عدل أحكام الفقرة الثالثة من نص المادة السادسة عشر، إذ مس التعديل الأحكام الخاصة بعوارض التقادم، فجاءت كالتالي " يحدد قانون المحكمة التي تنظر في الدعوى أوجه وقف و انقطاع فترات التقادم، ولكن لا يجوز بأي حال من الأحوال اتخاذ إجراء بموجب هذه الاتفاقية بعد انقضاء أحد المواعيد الزمنية التالية:

أ/ فترة خمس سنوات من تاريخ نزول الراكب من السفينة أو التاريخ الذي كان من المفترض أن يتم النزول الراكب فيه، على أن يؤخذ في الاعتبار التاريخ الأكثر تأخرا من كلا التوقيتين.  
ب/ فترة ثلاث سنوات من التاريخ الذي أصبح المدعي على علم به أو كان من المعقول أن يكون قد علم بوقوع الفقدان أو الضرر الناجم عن الحادث."

يتضح من نصوص الاتفاقيات الدولية أنه إذا تم رفع دعوى أمام المحاكم الوطنية، فإن أحكام وقف و انقطاع التقادم الواردة في القانون المدني هي الواجبة الأعمال، من جهة أخرى فإنه لا يصح أن يترتب على وقف التقادم أو انقطاعه تجاوز مدة ثلاث سنوات حسب مفهوم اتفاقيتي بروكسل 1961، 1967 و اتفاقية أثينا 1974 في نسختها الأصلية، و مدة خمس سنوات أو ثلاث سنوات حسب الحاليتين المذكورتين أعلاه حسب مفهوم بروتوكول أثينا 2002.

هذا وتجزئ الفقرة الرابعة من المادة السادسة من اتفاقية أثينا 1974 و بروتوكولها المعدل لعام 2002 على جواز تمديد مدة التقادم فنصت صراحة " على أنه بما لا يتعارض مع أحكام الفقرات 1، 2، و 3 من هذه المادة، يجوز تمديد فترة التقادم و هذا بإعلان من جانب الناقل أو باتفاق بين الطرفين بعد وقوع الضرر، يجب أن الإعلان و الاتفاق كتابة".

و بالتالي يجوز أن يقوم الناقل البحري بالتصريح أو الموافقة على تمديد مدة التقادم، و يجب أن يكون هذا التصريح أو الاتفاق مكتوبا بمعنى لا يصح أن تكون الموافقة شفاهة.

فعليه فتقادم الدعوى في عقد النقل البحري للمسافرين و أمتعتهم يظل ساريا مادام لم يعترضه سببا من أسباب الوقف أو الانقطاع، التي تؤدي إلى قطع مدة التقادم أو وقفها،

فهذه العوارض إذا دخلت على مدة التقادم فإنها إما أن تنشئ تقادما جديدا أو توقفه إلى حين زوال هذا العارض.

فوقف التقادم معناه أن يتعطل سريان التقادم مدة معينة بسبب وجود مانع يتعذر على الدائن أن يطالب بحقه،<sup>1</sup> فهناك أسباب توقف سريان التقادم بعد أن يكون قد بدأ في هذا الوقت، و لا تحسب المدة التي وقف فيها سريان التقادم بل تحسب المدة التي سبقت على الوقف و المدة التي تلي الوقف، فيفرض أن التقادم بدأ سريانه ثم وقف لسبب ما.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> إيمان فتحي حسن الجميل ، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، الرسالة السابقة، ص 232.

<sup>2</sup> تنص المادة 316 من ق م ج " لا يسري التقادم كلما وجد مانع مبرر شرعا يمنع الدائن من المطالبة بحقه كما لا يسري فيما بين الأصيل و النائب.

و لا يسري التقادم الذي تنقضي مدته عن خمس سنوات في حق عديمي الأهلية و الغائبين و المحكوم عليهم بعقوبات جنائية إذا لم يكن لهم نائب قانوني.

و لا يسري التقادم الذي تزيد مدته على خمس سنوات في حق الأشخاص المذكورين في الفقرة السابقة و لو كان لهم نائب قانوني طيلة مدة عدم أهليتهم."

و عليه فموانع التقادم قد تكون متعلقة بالدائن و تتعلق هذه الحالة بعديمي الأهلية، المحكوم عليه بعقوبة جنائية، و الغائب، و قد تكون أسباب الوقف ترجع إلى ظروف مادية كغياب الدائن غيبة اضطرارية دون وجود من يمثله قانونا أو جهل الدائن بوجود حق له شريطة أن يكون جهله لسبب جدي و مشروع و دون تقصير منه أو ترجع إلى ظروف عامة مثل القوة القاهرة حيث يتعذر على الدائن أن يطالب بحقه، فيقف سريان التقادم أيا كان مدته مثل قيام حرب مفاجئة، و هذه القاعدة تنطبق على المسافرين المضرور كلما تعذر عليه رفع الدعوى على الناقل البحري ، و مثال هذا المانع الذي يجعل من المتعذر عليه رفع دعوى المسؤولية على الناقل البحري قيام أحداث مثل حرب مفاجئة أو نشوب فتنة عامة، إذا كانت هذه الأحداث قد منعت المحاكم من مباشرة أعمالها، بحيث صار من المتعذر فعلا على صاحب الحق أن يرفع دعواه.

و قد يكون وقف التقادم راجع لوجود علاقة معينة بين الدائن و المدين و هو ما تسمى بالموانع الأدبية أي وجود علاقة خاصة من شأنها جعل مطالبة الدائن بحقه مستحيلا أو صعبا، و هو أمر يترك لتقدير المحكمة التي تدرس كل حالة على حدة، فتأخذ بالمعيار الشخصي مثلا : القرابة ( الأب و الابن)، ( الزواج و الزوجة).

أما انقطاع التقادم هو إلغاء أو محو مدة التقادم السارية قبل اكتمالها نتيجة لإجراء يتخذه الدائن، أو إقرار يصدر من المدين، على أن تبدأ مدة تقادم جديدة من وقت زوال السبب الذي أدى إلى الانقطاع.<sup>1</sup>

تنص المادة 317 من ق م ج " على أنه ينقطع التقادم بالمطالبة القضائية و لو رفعت الدعوى إلى محكمة غير مختصة بالتبنييه أو بالحجز، و بالطلب الذي يتقدم به الدائن لقبول حقه في تفليسة المدين أو في توزيع أو بأي عمل يقوم به الدائن أثناء مرافعة لإثبات حقه. تنص أيضا المادة 318 من نفس القانون " على أنه ينقطع التقادم إذا أقر المدين بحق الدائن إقرارا صريحا أو ضمنيا و يعتبر إقرار ضمنيا أن يترك المدين تحت يد الدائن مالا له مرهونا رهنا حيازيا تأمينا لوفاء الدين".

من خلال استقراء نص المادتين يتضح لنا أن الأسباب التي تقطع التقادم إما أن تصدر من الدائن و إما أن تصدر من المدين، و تتمثل هذه الأسباب في:

#### أولاً: انقطاع التقادم لأسباب تعود إلى الدائن

تتجلى الحالات في المطالبة القضائية، التبنييه، الحجز و طلب التقدم بالحق في تفليسة المدين استيفاء لحقه.

#### أ/المطالبة القضائية

فالمقصود بها مطالبة الدائن للمدين بحقه مطالبة قضائية، أي بإقامة دعوى بحقه فلا بد أن يصل الدائن إلى حد المطالبة القضائية حتى يقطع التقادم، فلا تكفي المطالبة الودية. هذا وحسب مفهوم نص المادة 317 من ق م ج المذكورة أعلاه، على أنه ينقطع التقادم بالمطالبة القضائية و لو رفعت الدعوى أمام محكمة غير مختصة.

<sup>1</sup> نصت المادة 319 الفقرة الأولى " أنه إذا إنقطع التقادم بدأ تقادم جديد يسري من وقت إنتهاء الأثر المترتب على سبب الإنقطاع و تكون مدته هي مدة التقادم الأول"



فإذا أخطأ الدائن المسافر و رفع الدعوى أمام محكمة غير مختصة، فإن المطالبة القضائية تقطع التقادم بالرغم من عدم اختصاص المحكمة و ذلك لسببين، أولهما: أن القواعد التي يقوم عليها اختصاص المحكمة قد تكون معقدة في بعض الأحوال فيلتبس الأمر على المسافر و يرفع الدعوى أمام محكمة غير مختصة عن خطأ مغتفر.

و السبب الثاني: أن المسافر برفع الدعوى على المدين ليطالب بحقه قد أظهر بذلك نيته المحققة في تقاضي الحق، و يستوي في ظهور النية أن تكون الدعوى مرفوعة أمام محكمة مختصة أو غير مختصة، و هذه النية من جانب الدائن تعتبر الأساس في قطع التقادم.<sup>1</sup>

### ب/ التنبية

إن التنبية بالوفاء هو تكليف المدين على يد محضر بأداء ما هو مطلوب منه و إنذاره بالتنفيذ الجبري إذا لم يتم بأدائه، و يشترط في التنبية أن يكون صحيحا حتى يقطع التقادم، و كذلك السند الواجب التنفيذ الذي يستند إليه التنبية لابد أن يكون صحيحا أيضا، لأن التنبية باعتباره من مقدمات التنفيذ لابد أن يكون بناء على سند تنفيذي، و التنبية إذا استوفى الشكل يترتب عليه قطع التقادم ولو لم يعقبه حجز أو قضي ببطلان الحجز الذي أعقبه.<sup>2</sup>

### ج/ الحجز

هو حالة من حالات قطع التقادم سواء أكان حجزا تنفيذيا أو حجزا تحفظيا، فهذا الأخير هو وضع أموال المدين المنقولة تحت يد القضاء دون بيعها، أما الحجز التنفيذي فيقصد به إعداد الشيء المحجوز عليه للبيع بغية استيفاء الدائن لحقه من ثمنه، ففي مادة النقل البحري يُتصور الحجز على السفينة و هو يخضع لقواعد خاصة جاء ذكرها في كل من القانون

<sup>1</sup>إيمان فتحي حسن الجميل ، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، الرسالة السابقة، ص 238.

<sup>2</sup>إيمان فتحي حسن الجميل ، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، المرجع السابق، ص 333.

البحري، كما يخضع للقواعد الإجرائية العامة الواردة في قانون الإجراءات المدنية و الإدارية في حالة غياب نص.<sup>1</sup>

### د/طلب التقدم بالحق في تغطية المدين استيفاء لحقه

إذا صدر بحقه حكم قضائي بإشهار إفلاس المدين التاجر، فإن التقادم ينقطع بالطلب الذي يقدمه الدائن إلى مدير تغطية، إلى مدير إدارة التنفيذ لقبول حقه.

### ثانيا: انقطاع التقادم لأسباب تعود إلى المدين

تتحقق هذه الحالة عن طرق إقرار المدين بحق الدائن، فالإقرار هو اعتراف شخص بأمر مدعى عليه به لآخر قصد اعتبار هذا الأمر ثابتاً في ذمته واعفاء الآخر من اثباته . والاقرار قد يكون صريحاً عندما ينصب التعبير مباشرة على أمر معين فيعترف المقر صراحة لصحة الوقائع المنسوبة اليه وقد يكون التعبير شفهيّاً أو كتابة كما قد يكون الاقرار ضمناً وهذا ما يستدل عليه من موقف الخصم وتصرفاته واقواله من ظروف الدعوى وملايساته، و الاقرار الضمني هو الذي يستخلص من أي واقعة تتضمن اعتراف المدين بوجود حق الدائن، كتوقيع المدين على الحساب أو دفع جزء من الدين أو فوائده أو طلب مهلة للوفاء به.<sup>2</sup>

فعليه يمكن القول، أن مدد التقادم هي مدد تقادم مسقط، و الغرض منها تصفية عملية النقل بأسرع وقت ممكن، حتى لا تتراكم الدعاوى و المطالبات، فأساس التقادم الرغبة في تسوية المنازعات، لأن عكس ذلك يترتب عليه ضياع الحقوق.

<sup>1</sup> بسعيد مراد ، المرجع السابق، ص 369.

<sup>2</sup> إيمان فتحي حسن الجميل ، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، الرسالة السابقة، ص 336.

## المبحث الثاني: ضمانات تغطية مسؤولية الناقل البحري للمسافرين

لعل الغاية الرئيسية من تقرير مسؤولية الناقل البحري عن إخلاله بضمان سلامة المسافر بحرا هو تمكين المسافر المتضرر أو ذوي حقوقه في حالة الوفاة من الحصول على التعويض لجبر الضرر، و أنه من غير المنطقي الاعتراف بهذا الحق دون وجود آليات تضمن تحصيله من طرف المتضرر، لأجل ذلك تطرق كل من المشرع الجزائري و الدولي بغية حماية الطرف الضعيف المسافر في علاقته التعاقدية مع شركات النقل البحري، إلى وضع مجموعة من الضمانات التي جاءت في شكل آليات من شأنها أن تؤدي دورا فعالا في التعزيز من حماية ضحايا الحوادث البحرية بما يكفل لهم الحق في تعويض عادل، ولعل أهم هذه الآليات هي تلك التعويضات المستحقة للمسافر جراء إخلال الناقل بضمان سلامته (المطلب الأول)، و تكريسا وتعزيزا لحماية المسافرين بحرا تطرق كل من بروتوكول أثينا 2002 و المشرع الجزائري لنظام التأمين من مسؤولية الناقل البحري للمسافرين نظرا للوظيفة التعويضية التي يؤديها لصالح المضرورين (المطلب الثاني).

## المطلب الأول: قواعد التعويض المستحقة للمسافر المضرور

كقاعدة عامة التعويض يكون على حسب مقدار الضرر، و يتمثل الضرر فيما لحق المضرور من خسارة و ما فاته من كسب و من المعلوم أنه في المسؤولية العقدية يكون التعويض عن الأضرار المتوقعة فقط ، أما إذا كان الضرر ناشئا عن غش المدين أو خطئه الجسيم هنا يكون التعويض مساويا لكافة الأضرار المتوقعة و غير المتوقعة .

فالتعويض يجب أن يكون في الأصل مساويا لقيمة الضرر، و لكن بشرط عدم تجاوز الحد الأقصى للتعويض المقرر في الاتفاقيات الدولية، و معنى هذا أنه ليس للمضرور أن يحصل إلا على أحد المبلغين، قيمة الضرر الفعلي أو الحد الأقصى المنصوص عليه،(الفرع الأول)، لكن هناك حالات محددة لإصلاح الضرر كاملا دون أن يستفيد من الحدود القصوى للتعويض، أي أنه يكون مجبرا على دفع التعويض الكامل على قد الضرر

الحاصل، و هذا ما سيتم التطرق إليه عند معالجة حالات المسؤولية غير المحدودة للناقل البحري (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: الحدود القصوى للتعويض

لقد سار كل من المشرع البحري الجزائري و المشرع الدولي في معالجته لموضوع تحديد مسؤولية الناقل البحري للأشخاص على نفس النهج الذي اتخذه عند معالجته لموضوع تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع، فوضع حدودا قانونية قصوى لمسؤولية ناقل الأشخاص عن أضرار الإصابة و الوفاة و هلاك الأمتعة و تلفها إذا ما توافرت أركان مسؤولية الناقل البحري.<sup>1</sup>

هذا وقد أخذت الحدود القصوى للتعويض نحو نسق تصاعدي، هذا كلما تضاءلت القيمة الحقيقية لمبالغ التعويض نتيجة لانخفاض قيمة النقود بسبب ارتفاع الأسعار منذ اتفاقية بروكسل 1961، 1967 مروراً ببروتوكولاتها المعدلة، إلى غاية اتفاقية أثينا 1974 في نسختها الأصلية و بروتوكولها المعدل سنة 2002.

<sup>1</sup> هذا وتجدر الإشارة أن الحد الأقصى للتعويض يمثل في بعض الحالات، و إن كانت نادرة الوقوع، إعفاء جزئياً من المسؤولية فإن كانت قيمة الضرر الحاصل أقل من الحد الأقصى المنصوص عليه، أو كانت هذه القيمة مساوية للحد المنصوص عليه، ففي هذين الاحتمالين لا يوجد أي إعفاء للناقل من المسؤولية و لو جزئياً لأنه من شأن ذلك الحد أن يغطي الضرر كلية، بينما إذا كانت قيمة الضرر الحاصل أكبر من الحد المنصوص عليه، فلن يكون الناقل ملزماً إلا بدفع ذلك الحد الذي لا يمكن أن يغطي الضرر كاملاً و إنما جزءاً منه فقط و يبقى الجزء الآخر من دون إصلاح، ليكون الناقل في هذه الحالة معفى جزئياً من المسؤولية.

## الفقرة الأولى:

## مبالغ التعويض المستحقة للمسافر في ظل

## اتفاقيتي بروكسل 1961 و1967 و القانون البحري الجزائري

لقد تمحور مبدأ التحديد القانوني في كل الاتفاقيات الدولية و القوانين الوطنية حول الضرر اللاحق بالمسافر و أمتعته ، فحدد التعويض عن الضرر الناتج عن وفاة المسافر أو إصابته جسدياً أو هلاك أو تلف أمتعته ، مما يؤدي القول أن التحديد القانوني يقتصر على الأضرار المادية دون المعنوية. المشرع البحري الجزائري أشار صراحة في أحكام المادة 848 من ق ب ج على " أن تكون مسؤولية الناقل في حالات الوفاة أو الإصابات الجسمانية لأحد المسافرين أو في حالة ضياع الأمتعة أو الخسائر التي تلحق بالأمتعة ، محدودة بالمبالغ المحسوبة حسب المبادئ المعدة لهذا الشأن في الاتفاقيات الدولية و التي تكون الجزائر طرفاً فيها".

إذ حرصت الأنظمة التي أخذت بمبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري على أن يكون هذا التحديد قاصراً على حالات محددة على سبيل الحصر، فليس كل ضرر ناجم عن إخلال في تنفيذ عقد النقل البحري للمسافرين و أمتعته يمكن تحديد المسؤولية عنه بل لابد أن يكون الضرر من الأضرار المحددة في النص القانوني و غالباً ما يترك المشرع المسائل الخلافية التي تتعدد فيها وجهات النظر كالأضرار الأدبية و الأضرار الناجمة عن التأخير للقواعد العامة، أما الحالات المعنية بالتحديد تتمثل في الوفاة أو الإصابات الجسمانية و التي تطرقت إليها اتفاقية بروكسل 1961، أو فقدان أو تلف الأمتعة أو المركبات والتي تكلمت عنها اتفاقية بروكسل 1967 .

## أولاً: حالة الوفاة أو الإصابات الجسمانية

لقد جاءت اتفاقية بروكسل لعام 1961 في المادة السادسة الفقرة الأولى بسقف لمسؤولية الناقل بالنسبة للوفاة و الإصابات الجسمانية فنصت على أنه " تحدد مسؤولية الناقل في حالة وفاة المسافر أو وقوع إصابات جسمانية له ، وفي هاتين الحالتين ، بمبلغ 250000 فرنك<sup>1</sup> ، يحتوي كل فرنك على 65.5 ميلغرام ذهب ، عيار 900 من أجزاء الألف من الذهب الصافي ، و يجوز تحويل هذه المبالغ إلى العملات الوطنية ، و يجرى تحويل هذه المبلغ المقرر إلى رقم يقرب بالعملة المحلية ، ويكون تحويل هذه المبالغ بالعملات المحلية غير العملات الذهبية طبقاً لقيمة العملات بالذهب في تاريخ الدفع"<sup>2</sup>.

يتضح من هذا النص الواضح الصريح أن المعاهدة تقتصر في تحديدها لمسؤولية الناقل البحري على ضررين أساسيين الأول هو الوفاة و الثاني هو الإصابة الجسمانية ، و هذا يعني أن أية أضرار أخرى تحدث للراكب أثناء عملية النقل البحري أو بسببها لا تكون محلاً لتحديد المسؤولية و تخضع للقواعد العامة ، وعلى هذا الأساس تستبعد الأضرار النفسية أو الأدبية الناجمة عن التأخير أو سوء عملية النقل من نطاق تحديد المسؤولية فلا بد أن تكون الإصابة جسدية.

تجدر الإشارة أن الفرنك المشار إليه في المادة هو مجرد وحدة قياس المراد منها توحيد العملة التي يتم على أساسها تحديد مسؤولية الناقل، وليس عملة للوفاء بالتعويضات المستحقة حيث تكون مبالغ التعويض المحسوبة على أساس هذه العملة ، قابلة للتحويل إلى أرقام دائرة في كل عملة وطنية<sup>3</sup> .

<sup>1</sup>الملاحظ أن هذا المبلغ هو نفسه المشار إليه في بروتوكول لاهاي المبرم في 28 سبتمبر 1955 المعدل لاتفاقية وارسو الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي المبرمة في 12 أكتوبر 1929.

<sup>2</sup>عبد الفضيل محمد أحمد ، القانون الخاص البحري ، المرجع السابق، ص 472.

<sup>3</sup>دلال يزيد المرجع السابق ، ص251، هاني دويدار ، النقل البحري و الجوي، المرجع السابق، ص 423.

مثلا إذا كان التعويض حدد ب 200000 فرنك فإذا كان الغرام الواحد من الذهب يساوي = 3000 دج و بالتالي 01 ميلغرام يساوي 03 دج ( قيمة الميلغرام بالدينار ) نضربها في 65.5 ميلغرام يساوي 196.5 دينار جزائري قيمة الفرنك بالدينار الجزائري نضربها في 200000 فرنك يساوي 39300000 دج.<sup>1</sup>

على خلاف المشرع البحري الجزائري أدرج المشرع المصري صراحة مبلغ التعويض المستحق في موضوع تحديد مسؤولية الناقل البحري في حالة الوفاة أو الإصابات الجسمية و هذا عن طريق نص المادة 258 من قانون التجارة البحرية "" على أن لا يزيد التعويض الذي يحكم به على الناقل في حالة وفاة المسافر أو إصابته على مائة و خمسين ألف جنيه و يجوز الاتفاق على حد للتعويض يزيد على هذا المقدار<sup>2</sup> ""

هذا الحد القانوني ليس تقديرا جزافيا يحكم به في كل حالات الوفاة او الإصابة، و إنما هو حد أقصى للمسؤولية لا ينطبق إلا إذا زادت قيمة الضرر الحقيقي عن الحد القانوني المذكور<sup>3</sup>، فإذا كان مقدار الضرر اللاحق بأحد المسافرين يزيد على 150 ألف جنيه فلا يحصل هذا المسافر إلا على 150 ألف جنيه ولا يلتزم الناقل بدفع مبلغ يزيد على ذلك ، أما إذا كانت قيمة الضرر أقل من المبلغ المذكور فلا يحصل المضرور إلا على تعويض يعادل الضرر.

بالنسبة لحالة ما إذا كان الناقل البحري مالك للسفينة التي أرتكب الحادث و كان مسؤولا بصفته مالك للسفينة، هنا يعني أنه قد يتمتع بنظامين لتحديد المسؤولية الأول بوصفه

<sup>1</sup> بلغازي نورالدين، نظام المسؤولية المحدودة للناقل البحري للمسافرين و أمتعتهم، دراسة على ضوء القانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية، مجلة معالم للدراسات القانونية و السياسية، المركز الجامعي تندوف، العدد الأول، جوان، 2017، ص 216.

<sup>2</sup> محمود سمير الشرقاوي، محمد القليوبي، المرجع السابق، ص 480 ، شريف أحمد الطباخ ، المرجع السابق ، ص 245.

<sup>3</sup> عاطف محمد النقي، المرجع السابق، ص 414.

مالكا للسفينة و الثاني بوصفه ناقلا لذلك حرصت معاهدة بروكسل أن تضع حكما قانونيا خاصا لهذه الوضعية فنصت المادة الثامنة صراحة على " أن أحكام هذه الاتفاقية ليس من شأنها أن تأتي بتغيير في حقوق و التزامات الناقل ، المقررة بموجب أحكام الاتفاقيات الدولية المتعلقة بتحديد مسؤولية مالكي السفن البحرية أو المنصوص عليها في أي قانون داخلي يسري على هذا التحديد " و هذا يعني أن الناقل البحري المالك للسفينة له الحرية في اختيار نظام تحديد المسؤولية الذي يراه مناسباً له.

إذ تنص الفقرة الأولى من المادة السابعة من اتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية لعام 1976 أنه " بالنسبة للمطالبات الناشئة في أية مناسبة معينة بشأن الوفيات أو الإصابات الجسدية اللاحقة بمسافري سفينة ما ، فإن حد مسؤولية مالك تلك السفينة هو 46.666 وحدة حسابية مضروبا بعدد المسافرين الذين يحق للسفينة حملهم وفقا لشهادتها ، على أن لا يتجاوز ذلك 25 مليون وحدة حسابية ".<sup>1</sup>

فالمقصود بالوحدة الحسابية هو حق السحب الخاص حسب تعريف صندوق النقد الدولي و تحول المبالغ إلى العملة الوطنية للدولة.

فبالتالي وفقا لهذا النص لا تحسب المبالغ القصوى لمسؤولية مالك السفينة عن المطالبات الناشئة بشأن الوفيات أو الإصابات الجسدية اللاحقة بمسافري السفينة على أساس حمولة السفينة مثلما يحدث بالنسبة للحدود العامة للمسؤولية التي وضحتها المادة السادسة من الاتفاقية<sup>2</sup>، و المتعلقة أساسا بغيري مسافري السفينة من الموجودين على البر أو

<sup>1</sup> صادقت عليها الجزائر بموجب مرسوم رئاسي رقم 04-127 المؤرخ في 19 أبريل 2004 : ج ر رقم 26 لعام 2004، المتضمن التصديق على إتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية المبرمة بلندن يوم 19 نوفمبر 1976.

<sup>2</sup> إيمان فتحي حسن الجميل، المالك و المجهز للسفن البحرية ، الطبعة الأولى ، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2014، ص 26.



الموجودين في سفينة أخرى ، أو المتسللين إلى السفينة ، أو الموجودين على السفينة بدون عقد نقل ، أو على ظهر منصة للتقيب في البحر<sup>1</sup>.

### ثانياً: حالة فقد أو تلف الأمتعة

بالنسبة لمبالغ التعويض المستحقة للمسافر الذي تضررت أمتعته خلال عملية النقل ، فقد تطرقت إتفاقية بروكسل لسنة 1967 ضمن أحكامها في المادة السادسة صراحة على أنه " تحدد المسؤولية في حالة فقدان أمتعة الحجرة أو إصابتها بأضرار ، في كلا الحالتين ، بمبلغ 10000 فرنك عن كل مسافر " .

الفقرة الثانية نصت " على أنه تحدد المسؤولية في حالة فقدان المركبات أو إصابتها بأضرار بما في ذلك الأمتعة المنقولة ضمنها أو فوقها ، وفي جميع الأحوال ، بمبلغ 30000 فرنك عن كل مركبة " .

الفقرة الثالثة تكلمت عن " تحديد المسؤولية فيما يخص فقدان أي شيء من غير الأشياء المذكورة في الفقرتين الأولى و الثانية ، بمبلغ 16000 فرنك عن كل مسافر " .

فالنص هنا صريح و واضح في أن تحديد مسؤولية الناقل البحري للمسافرين يقتصر على الهلاك أو التلف الذي يلحق بأمتعة المسافر سواء التي معه بحجرته على السفينة أو تلك التي قد يسلمها لإدارة السفينة للمحافظة عليها و أيضا على الهلاك أو التلف الذي يلحق بسيارته أو مركبته التي قد ينقلها معه على السفينة ، وعلى هذا الأساس تستبعد الأضرار الأخرى التي قد تلحق بأمتعة المسافر أو سيارته الناجمة عن التأخير في عملية النقل أو غير ذلك من الأضرار.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> إيمان فتحي حسن الجميل، المالك و المجهز للسفن البحرية، ص 27.

<sup>2</sup>المشعر المصري نص في المادة 268 من القانون البحري على "" أنه لا يجوز أن تزيد قيمة التعويض الذي يحكم به على الناقل في حالة هلاك الأمتعة المسجلة أو تلفها على خمسة آلاف جنيه لكل مسافر... "" ، وبشأن الأمتعة غير المسجلة لا يجوز أن يزيد التعويض الذي يحكم به على الناقل في حالة هلاك أو التلف على ألفي جنيه لكل راكب" ، أنظر في هذا الصدد: هاني دويدار ، قانون النقل ، المرجع السابق، ص 280، محمود مختار أحمد بريري المرجع السابق، ص 448.

## الفقرة الثانية

مبالغ التعويض المستحقة للمسافر في ظل اتفاقية أثينا لعام 1974 و بروتوكولاتها

## المعدلة

تطرقت معاهدة أثينا لسنة 1974 و بروتوكولاتها المعدلة، المادتين السابعة و الثامنة لتبيان حدود مسؤولية الناقل البحري للمسافرين و أمتعتهم، بحيث يكون هناك سقف أو حد أعلى لا يجوز تجاوزه ، فخصت المادة السابعة لبيان حدود التعويض في حالة الوفاة أو الإصابات الجسمانية و تطرقت المادة الثامنة لحدود التعويض في حالة فقد أو تلف الأمتعة.

## أولا :حالة الوفاة أو الإصابات الجسمانية

## أ/مبلغ التعويض في اتفاقية أثينا لعام 1974 في صيغتها الأصلية

لقد جاءت إتفاقية أثينا في المادة السابعة بسقف لمسؤولية الناقل بالنسبة للوفاة و الإصابات البدنية فنصت على أنه " يحدد سقف المسؤولية بالنسبة للناقل في حالة وفاة الراكب أو إصابته الجسدية و بأي حال من الاحوال عن مبلغ 700000 فرنك عن كل عملية نقل إذا كان بالإمكان تحديد التعويض عملا بقانون المحكمة التي تولت القضية على شكل دخل ، فإن رأسمال الدخل المذكور لا يتجاوز السقف المشار إليه "

الفقرة الثانية : " بما لا يتعارض مع أحكام الفقرة الأولى من هذه المادة فإنه يجوز للتشريع الوطني لأي دولة طرف في هذه الاتفاقية ، أن يحدد الناقلون الذين هم من رعايا تلك الدولة و أن يحدد سقف أعلى للمسؤولية لكل رأس مال " ، يتضح من هذا النص أن الاتفاقية سارت على نهج اتفاقية بروكسل 1961، إذ استخدمت الفرنك البيوانكارية Poincré Franc أساس القيمة الرسمية للذهب كوحدة حسابية مطبقة<sup>1</sup> ورفعت من قيمة التعويض، من جهة أخرى أعطت الاتفاقية الحق لأي دولة طرف فيها عدم التقيد بالمبلغ الذي حددته الاتفاقية كتعويض للراكب في حالة الوفاة أو الإصابات البدنية و أجازت لها أن تحدد سقفا

<sup>1</sup>محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق ، ص554.

أعلى للمسؤولية للفرد الواحد بالنسبة للناقلين من رعاياهم و بالمفهوم العكسي لا يجوز النزول عن هذا الحد للمسؤولية بالنسبة للدول الاطراف في الاتفاقية، بل على العكس يجوز أن يزيد عليه،<sup>1</sup> ويلاحظ عدم تعرض الاتفاقية لحالة التأخير في وصول الراكب مما يلزمنا بالرجوع إلى التشريع الوطني في هذا الخصوص ، وهو أيضا ما يجعلنا نصف الاتفاقية بالقصور في عدم إدراجها للتعويض الخاص بضرر التأخير<sup>2</sup>.

بالنسبة لحالة ما إذا كان الناقل مالك السفينة ، فالحكم نفسه الموجود في اتفاقية بروكسل 1961 ، نجده في اتفاقية أثينا 1974 فنصت صراحة المادة 19 " بأنه لا تبدل هذه الاتفاقية من حقوق أو واجبات الناقل ، أو الناقل المنفذ أو أجرائهم أو وكلائهم عملا بالأحكام المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بحدود مسؤولية مالكي السفن البحرية " ، وبالتالي فالناقل البحري المالك للسفينة له الحرية في اختيار نظام تحديد المسؤولية الذي يراه مناسباً له.

### ب/مبلغ التعويض في بروتوكول لندن 1976

هذا الأخير أدخل وحدة حساب جديدة و هي وحدة السحب الخاص S.D.R Special Drawing Right ، كما يحدده صندوق النقد الدولي بدلا من الفرنك بوانكارية كأساس لحساب مقدار الحد الأقصى للتعويض ، وهذا طبقاً لأحكام نص المادة التاسعة من الاتفاقية و التي نصت صراحة على أن " الوحدة الحسابية المشار إليهما في المادتين السابعة و الثامنة هي حق السحب الخاص حسب تعريف صندوق النقد الدولي، و تحول المبالغ المذكور في المادتين 7 و 8 إلى العملة الوطنية للدولة التي يجري فيها السعي لتطبيق الحدود، وفقا لقيمة تلك العملة في تاريخ إقامة صندوق الحدود ، أو سداد المدفوعات ، أو تقديم ضمانات تكافئ تلك المدفوعات وفقا لقانون الدولة ، وتحسب قيمة العملة الوطنية ، بما

<sup>1</sup> بلغازي نورالدين، المرجع السابق، ص 221.

<sup>2</sup> إيمان فتحي حسن آجميل ، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، المرجع السابق، ص 227.

يعادلها من حق السحب الخاص ، لدولة عضو في صندوق النقد الدولي ، وفقا لطريقة التثمين الجارية التي يطبقها صندوق النقد الدولي في التاريخ المعني على عملياته و تحويلاته ، أما قيمة العملة الوطنية ، بما يعادلها من حق السحب الخاص ، لدولة طرف ليست عضوا في صندوق النقد الدولي ، فتحسب بطريقة تحددها تلك الدولة...<sup>1</sup> .

و بموجب هذه المعاهدة تم تعديل أحكام المادة السابعة بجعل الحدود القصوى للمسؤولية في مبلغ 46666 وحدة حسابية في حالة الوفاة أو الإصابة الجسدية للمسافر ، هذا المبلغ هو خاص بالنسبة للدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي.

مع ذلك يجوز للدولة التي ليست عضوا في صندوق النقد الدولي و التي لا يسمح قانونها تطبيق أحكام الفقرة الأولى من هذه المادة، أن تعلن عند التوقيع دون تحفظ يشترط التصديق أو القبول أو الموافقة أو وقت التصديق... أن حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية و التي ستطبق في أراضيها على النحو التالي : هو 700000 وحدة نقدية والخاصة بحالة الوفاة أو الإصابة الجسدية للمسافر.

الوحدة النقدية المشار إليها في المادة التاسعة تعادل 65.5 ميلغرام من الذهب بنقاوة ألفية قدرها تسعمائة ، وتحول المبالغ المشار إليها في الفقرة الثانية إلى العملة الوطنية و فقا لقانون الدولة المعنية.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> المادة التاسعة من بروتوكول لندن 1976.

عرف المشرع البحري الوحدة الحسابية في مجال النقل البحري للبضائع الفقرة الثانية من المادة 805 ق ب ج بنصه " يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا الأمر وحدة حساب متشكلة من خمسة و ستين ميلغرام و نصف من الذهب على أساس تسعمائة من الألف في النهاية ، و يمكن أن تحول وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة و يتم التحويل في حالة دعوى قضائية قيمة للذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم".

<sup>2</sup> إيمان فتحي حسن الجميل، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، الرسالة السابقة ، ص166.

## ج/مبلغ التعويض في بروتوكول 1990

هذا الأخير عدل أحكام نص المادة السابعة من الاتفاقية فرغ من حدود القصوى للتعويض فأصبحت المادة السابعة تنص على 175000 وحدة حسابية و ذلك في حالة الوفاة أو الإصابة الجسمانية للمسافر.

## د/مبلغ التعويض في بروتوكول لندن 2002

لقد فرق بروتوكول كما سبق ذكره، بين حالتين لمسؤولية الناقل : الحالة الأولى : تطرقت إليها المادة الثالثة حيث نصت على " أنه في حالة الوفاة أو الإصابة الجسمانية للمسافر ، فلا تجاوز مبلغ التعويض 250000 وحدة حسابية إلا إذا أثبت الناقل أن الحادث نتج عن عمل من أعمال الحرب، و الأعمال القتالية ، الحرب الأهلية، أو التمرد ،أو ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي لا مفر منه و لا يمكن مقاومته أو كانت قد نتجت كليا عن فعل أو إهمال متعمد أدى للحادث من قبل الغير.<sup>1</sup>

الحالة الثانية : تطرقت إليها المادة السابعة بنصها " على أنه لا تتجاوز مسؤولية الناقل عن الوفاة أو الإصابة البدنية للراكب في جميع الأحوال ، مبلغ 400000 وحدة حسابية ، ويجوز للدولة الطرف في الاتفاقية أن تضع أحكاما تحدد المسؤولية في قانونها الوطني بما لا يقل عما نصت عليه الاتفاقية على أن تخطر الأمين العام للمنظمة بذلك.<sup>2</sup>

فلنفرض مثلا أن الجزائر انضمت لبروتوكول 2002 المعدل لاتفاقية أثينا ، وتوفي مسافر في حادث بحري، و الحد الذي تقرر عن وفاته هو 300000 وحدة حسابية ، و لنفرض أن سوق الذهب في السوق المحلية تاريخ النطق بالحكم هو 2800 دج للغرام ، فالنتيجة تكون كالتالي: 01 ميلغرام=2.8د ج قيمة الميلغرام بالدينار نضربها 65.5 ميلغرام ، قيمة الوحدة

<sup>1</sup> محمود محمد عابنه ، المرجع السابق ص 221 ،

Philippe delebecque ,, op.cit., p 585.

<sup>2</sup> فهد عبد الرحمن كاظم محمود الكندري، المرجع السابق، ص 141،

François Xavier pierronnet , responsabilité civile et passagers maritimes, tome 02,, op.cit. p522.

الحسابية = 183.5 د ج نضربها في 300000 وحدة حسابية = 55050000 د ج عن وفاة المسافرين.<sup>1</sup>

### ثانيا: حالة فقد أو تلف الأمتعة

#### أ/ مبلغ التعويض في اتفاقية أثينا لعام 1974 في صيغتها الأصلية

تختلف حدود مسؤولية الناقل في حالة الخسارة أو الضرر اللاحق بالأمتعة ، استنادا على ما إذا كان الضرر قد وقع لأمتعة في مقصورة ، أو سيارة و / أو الأمتعة المحمولة في أو على السيارة ، أو غيرها من الأمتعة الأخرى و قد حددت اتفاقية أثينا مقدار التعويض عن تلف الأمتعة و السيارات المنقولة في المادة الثامنة بنصها صراحة " 1/ يحدد سقف المسؤولية في حالة فقدان أو عطب يصيب أمتعة القمرة في كافة الحالات ، بمبلغ 12500 فرنك عن كل راكب و لكل عملية نقل ،

2/ يحدد سقف مسؤولية الناقل في حالة فقدان أو عطب يصيب المركبات ، بما في ذلك الأمتعة المنقولة داخلها أو عليها ، وفي كل الحالات بمبلغ 50000 فرنك لكل مركبة و لكل عملية نقل ، 3/ يحدد سقف المسؤولية بالنسبة للناقل في حالة فقدان أو إصابة الأمتعة غير تلك المحددة في الفقرتين الأولى و الثانية ، و في كل الحالات بمبلغ 18000 فرنك عن كل راكب و لكل عملية نقل

4/ يمكن للناقل و الراكب أن يتفقا صراحة على عدم إقحام المسؤولية إلا بعد خصم مبالغ أولية التي يجب ألا تزيد حجمها في حالة عطب أصاب المركبة عن 1750 فرنك و 200 فرنك

<sup>1</sup> يلاحظ أن هذا المبلغ مرتفع هذا ما يؤثر سلبا على مصلحة شركات النقل البحري ، لذا كان من الأجدر من المشرع البحري الجزائري على غرار المشرع المصري وضع حد أقصى للتعويض اعتمادا على العملة الوطنية يراعى فيها توفير قدر معقول من التعويض للمضروب و يحمي شركات النقل البحري للمسافرين من المخاطر الاقتصادية: بلغازي نورالدين، المرجع السابق، ص 225.

عن كل راكب و في حالة الخسارة أو العطب الذي يلحق ببقية الأمتعة يخصم هذا المبلغ من رصيد الخسارة أو العطب<sup>1</sup>

### ب/مبلغ التعويض في بروتوكول لندن 1976

كما سلف الذكر فقد تم تغيير الفرنك و عوض بوحدة السحب الخاص و بموجبه تم تعديل أحكام نص المادة الثامنة و المتعلقة بحدود سقف المسؤولية في حالة فقدان أو عطب يطرأ على الأمتعة فنصت صراحة " على أنه 1/ يحدد سقف المسؤولية بالنسبة للناقل في حالة فقدان أو عطب يصيب أمتعة القمرة ، في كافة الحالات ، بمبلغ 833 وحدة حسابية عن كل راكب و لكل عملية نقل ،

2/ يحدد سقف مسؤولية الناقل في حالة فقدان أو عطب يصيب المركبات ، بما في ذلك الامتعة المنقولة داخلها أو عليها ، وفي كل الحالات بمبلغ 3333 وحدة حسابية لكل مركبة و لكل عملية نقل ،

3/ يحدد سقف المسؤولية بالنسبة للناقل في حالة فقدان أو إصابة الأمتعة غير تلك المحددة في الفقرتين الأولى و الثانية ، و في كل الحالات بمبلغ 1200 وحدة حسابية عن كل راكب و لكل عملية نقل ،

4/ يمكن للناقل و الراكب أن يتفقا صراحة على عدم إقحام المسؤولية إلا بعد خصم مبالغ أولية التي يجب ألا تزيد حجمها في حالة عطب أصاب المركبة عن 117 وحدة حسابية و 13 وحدة حسابية عن كل راكب و في حالة الخسارة أو العطب الذي يلحق ببقية الأمتعة يخصم هذا المبلغ من رصيد الخسارة أو العطب<sup>2</sup>.

<sup>1</sup>إيمان فتحي حسن أجميل، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، الرسالة السابقة، ص 163.

<sup>2</sup>PierreBonassies – Christian scapel, op.cit, p 807.

**ج/ مبلغ التعويض في بروتوكول لندن 1990**

لقد جاء بروتوكول لندن 1990 بزيادات في مبلغ التعويض فيما يخص الأضرار اللاحقة بالأمّعة ، فعدلت بموجبه أحكام المادة الثامنة فنصت صراحة على أنه " 1/ يحدد سقف المسؤولية بالنسبة للناقل في حالة فقدان أو عطب يصيب أمّعة القمرة ، في كافة الحالات ، بمبلغ 1800 وحدة حسابية عن كل راكب و لكل عملية نقل ،

2/ يحدد سقف مسؤولية الناقل في حالة فقدان أو عطب يصيب المركبات ، بما في ذلك الأمّعة المنقولة داخلها أو عليها ، وفي كل الحالات بمبلغ 10000 وحدة حسابية لكل مركبة و لكل عملية نقل ،

3/ يحدد سقف المسؤولية بالنسبة للناقل في حالة فقدان أو إصابة الأمّعة غير تلك المحددة في الفقرتين الأولى و الثانية ، و في كل الحالات بمبلغ 2700 وحدة حسابية عن كل راكب و لكل عملية نقل ،

4/ يمكن للناقل و الراكب أن يتفقا صراحة على عدم إقحام المسؤولية إلا بعد خصم مبالغ أولية التي يجب ألا تزيد حجمها في حالة عطب أصاب المركبة عن 300 وحدة حسابية و 135 وحدة حسابية عن كل راكب و في حالة الخسارة أو العطب الذي يلحق ببقية الأمّعة يخصم هذا المبلغ من رصيد الخسارة أو العطب".<sup>1</sup>

**4/مبلغ التعويض في بروتوكول لندن 2002**

المشعر الدولي بموجب بروتوكول لندن 2002 وضع زيادات في حدود التعويض اللاحقة بالأمّعة فعدل أحكام نص المادة الثامنة فنص صراحة على أنه " 1/ يحدد سقف المسؤولية بالنسبة للناقل في حالة فقدان أو عطب يصيب أمّعة القمرة ، في كافة الحالات ، بمبلغ 2250 وحدة حسابية عن كل راكب و لكل عملية نقل ،

<sup>1</sup>المادة الثامنة من بروتوكول لندن 1990.



2/ يحدد سقف مسؤولية الناقل في حالة فقدان أو عطب يصيب المركبات ، بما في ذلك الأمتعة المنقولة داخلها أو عليها ، وفي كل الحالات بمبلغ 12700 وحدة حسابية لكل مركبة و لكل عملية نقل ،

3/ يحدد سقف المسؤولية بالنسبة للناقل في حالة فقدان أو إصابة الأمتعة غير تلك المحددة في الفقرتين الأولى و الثانية ، و في كل الحالات بمبلغ 3375 وحدة حسابية عن كل راكب و لكل عملية نقل<sup>1</sup> ،

4/ يمكن للناقل و الراكب أن يتفقا صراحة على عدم إقحام المسؤولية إلا بعد خصم مبالغ أولية التي يجب ألا تزيد حجمها في حالة عطب أصاب المركبة عن 330 وحدة حسابية و 149 وحدة حسابية عن كل راكب و في حالة الخسارة أو العطب الذي يلحق ببقية الأمتعة يخصم هذا المبلغ من رصيد الخسارة أو العطب".

<sup>1</sup>Philippe delebecque, op.cit , p587.

## الفرع الثاني: حالات المسؤولية غير المحدودة للناقل البحري

كما سبق الإشارة إليه، في مدى تقييد مسؤولية الناقل البحري للمسافرين، و الحد الأقصى لمبلغ التعويض الذي يحصل عليه المسافر أو ورثته في حالة وفاته أو إصابته جسمانيا أو تلف أمتعته أو هلاكها، نجد في المقابل كل من المشرع الجزائري و الدولي قيد من حق الناقل البحري للأشخاص في التمسك بهذه الحدود القصوى للتعويض ، باعتبارها من أهم الضمانات لتغطية مسؤولية الناقل، و عليه أعطى للمسافر أو ورثته الحق في كامل التعويض عن كافة الأضرار التي تصيبه في حالات محددة على سبيل الحصر، و سأعرض بإيجاز لهذه الحالات.

## الفقرة الأولى: اتفاق الطرفين على زيادة التعويض عن الحدود القانونية القصوى

الهدف من تحديد مسؤولية الناقل البحري مزدوج بالنسبة لطرفي عقد النقل البحري للأشخاص، فهو بالنسبة للناقل البحري يحدد له حدودا عليا لمسؤوليته لا يجوز تجاوزها و ذلك كله من أجل أن يسهل عليه التأمين على مسؤوليته من أية حوادث تقع أثناء تنفيذ عقد النقل و في الوقت نفسه فإنه يحمي المسافر من شروط الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها بأقل من الحدود المعقولة، و لذلك فإن اتفاق الناقل و المسافر على زيادة التعويض المستحق عن الحدود القانونية ينفي أي شبهة إذعان يرضخ لها المسافر، و لهذا تجيزه الأنظمة القانونية التي تجيز تحديد مسؤولية الناقل البحري و هذا الأخير في هذه الحالة يتقاضى أجرة إضافية في الغالب، و لهذا فإن الحدود القصوى للتعويض القانوني تعتبر الحدود الدنيا للتعويض الاتفاقي الذي يجوز للطرفين أن يتفقا عليه<sup>1</sup>.

هذا و قد أشارت صراحة اتفاقية بروكسل 1961 في المادة السادسة الفقرة الرابعة " على أنه يمكن للراكب تعيين حدود المسؤولية بما يفوق المبلغ المذكور ، بموجب عقد خاص مبرم

<sup>1</sup> مدحت حافظ إبراهيم، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري طبقا لقانون التجارة البحرية و المعاهدات البحرية النافذة في مصر، مجلة هيئة قضايا الدولة، العدد الأول، السنة الثامنة والثلاثون، 1994، ص 54.

مع الناقل" ، نفس الأمر كرسته اتفاقية بروكسل 1967 في المادة السادسة الفقرة الخامسة ' على أنه يجوز للناقل و المسافر أن يتفقا صراحة و كتابة على حدود مسؤولية أعلى عما ذكر".

اتفاقية أثينا 1974 و بروتوكولاتها المعدلة هي الأخرى تطرقت لهذه الحالة في نص المادة العاشرة و المعنونة بأحكام خاصة بسقوف المسؤولية في فقرتها الأولى" على أنه يجوز لكل من الناقل و الراكب أن يتفقا صراحة و كتابة على حدود للمسؤولية أعلى من تلك المحددة في المادة 07 و 08".

يتضح من خلال نصوص الاتفاقيات الدولية أنها أجازت بصراحة للناقل البحري و المسافر الاتفاق على حدود أعلى للتعويض في حالة وقوع أضرار، إذ أن هذه النصوص هي تطبيق للقاعدة العامة المقررة في المادة 09 من اتفاقية بروكسل 1961، و المادة 12 من اتفاقية بروكسل 1967 و المادة 18 من اتفاقية أثينا 1974" و التي تبطل و تعد عديمة الأثر و المفعول جميع الاتفاقات التي تتم بين الناقل و المسافر قبل وقوع الحادث و التي تضع حدودا أدنى من الحدود المقررة".

فأحكام الاتفاقيات الدولية تعد من النظام العام لا يجوز الاتفاق على مخالفة أحكامها، و بذلك يعتبر باطلا الاتفاق الذي من شأنه الاتفاق على قدر أقل من المبلغ المنصوص عليه، كما يتضح من خلال هذه النصوص القانونية، أنه يجوز الاتفاق على مخالفة أحكام المعاهدة بعد وقوع الحادث، و الحكمة من ذلك واضحة و هي أن المضرور ليس في هذا الاتفاق مضطرا للإذعان إلى قبول مثل هذه الشروط و التي من شأنها أنها تتعارض مع مصالحه و ظروفه الخاصة.<sup>1</sup>

<sup>1</sup>مدحت حافظ إبراهيم، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري طبقا لقانون التجارة البحرية و المعاهدات البحرية النافذة في مصر، المرجع السابق، ص 56.

## الفقرة الثانية: حالات حرمان الناقل البحري من التحديد القانوني للمسؤولية

للساقل الالاسك بأحكام اأءاء المسؤولة و لئاع الناقل اأا الء شرط أن ىأب أن الءا الءى ارءبه أى الءاع قء وقع فى ءالة أأءة وظفءه أو بسببها، إلا أن هناك بعض الءصرفاء أو السلوكفاء الءى من شأنها أن ءول ءون الالاسك بالءءاء القانونى، مما ىسءوب ءنءذ الناقل بءعوىض كامل الضرر ءون اللءوء للءء القانونى الأفصى المقرر.

هءا المفهوم أءءه مءءلف الاءاففاء ءولة و القوائن الوطنية، ءفء نء فى هءا السفاق الماءة السابعة من كل اءاففاءى بروكل 1961 و 1967 نصء صراءة" على أنه ىسقط ءق الناقل فى الاسءفاءة من الءءاء الءاص بالمسؤولفة المنصوص علىه فى الماءة 06 ، إذا ءبء بأن الضرر ناءم عن فعل الناقل أو إهماله ، و ءلك إما بقصد إءءاء الضرر أو المءازفة أى الاسءءار مع الءففن من اءءمال وقوع الضرر".

نفس الءكم أءءه اءاففاءة أءنا 1974 و بروتوكولاءها المعدلة و هءا من ءلال مفهوم الماءة الءالءة عشر و المعنونة،" سقوء الءق فى الاءءاء بءءوء المسؤولة" ءفء نصء على ما ىلى: 1/ىءرم الناقل من الاسءفاءة من ءءوء المسؤولة المشار إليها فى الماءءفن 07 و 08 وفى الفقرة 01 من الماءة 10، إذا ءبء أن الضرر ناءء عن فعل أو امءئاع ارءبه الناقل إما بقصد إءءاء مءل هءا الضرر أو إهمال الناقل بءعمء أو كان مءفقا من إمكانيه ءءوءه.

2/ لا ىءوز لئاع أو وكفل الناقل أو الناقل الفعلى أن ىسءفء من هءه الءءوء إذا ءبء أن الضرر نءء عن فعل أو امءئاع ارءبه الءاع أو الوكفل إما بقصد إءءاء هءا الضرر أو إهمال بءعمء و كان مءفقا من إمكانيه ءءوءه."

ىءضء من ءلال نصوص الاءاففاءة ءولة، أنها ءءء الءا الءى ىؤءى إلى ءفعفل المسؤولة الءفر مءءوءة للناقل، و بالءالى ىءب أن ىرءكب الفعل إما بقصد إءءاء الضرر و إما فى ءءم الاءءراء مع العلم بأنه من المءءمل أن ىقع ضرر.

من الملاحظ أن مختلف الاتفاقيات الدولية قد أخذت بالمعيار الشخصي في تحديد الخطأ و تطلب فحص نفسية الفاعل و توافر علمه الحقيقي باحتمال حدوث الضرر، غير أن هذا المعيار الشخصي لا يمنع من استخدام عناصر موضوعية، فالنص لا يمنع القضاء من إثبات العلم بكافة الطرق و منها القرائن المستخلصة من واقع الحال.

من جهة أخرى يكفي الوعي بأن ضررا ما قد يحدث و لا يشترط أن يكون الفاعل قد أحاط بالضرر الذي حدث بالفعل، و يلاحظ على الصورة الثانية و هي صورة العلم أو الوعي باحتمال وقوع الضرر، ذلك أن الإقدام على الفعل مع إدراك نتائجه قد يؤدي إهمالا غير أنه لا يؤدي إلى تطبيق المواد السالفة الذكر إلا إذا صدر من عدم تكرار و دون سبب يبرره .

كذلك يتضح من الفقرة الثانية من المادة الثالثة عشر من اتفاقية أثينا المذكورة أعلاه، فإنها تحرم تابعي الناقل ووكلائه و الناقل الفعلي من التمسك بالحدود القصوى للتعويض، إذا نجم الضرر عن فعل أو امتناع من جانب أي منهم تم إما بقصد إحداث الضرر أو في عدم تكرار مع وعي بأن ضررا ما قد يحدث، و تعني هذه الفقرة أنها تسعى إلى التنسيق بين نظام مسؤولية الناقل و نظام مسؤولية تابعيه ووكلائه و الناقل الفعلي.

في المقابل نجد على مستوى التشريعات الوطنية كل من المشرع الجزائري و المصري أكدوا ما هو وارد في الاتفاقيات الدولية، فنجد المادة 849 من ق ب ج نصت صراحة على " أنه يسقط حق الناقل من الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة السابقة إذا ثبت بأن الضرر الحاصل كان نتيجة فعل أو إهمال الناقل بتعمد لإحداث الضرر أو إذا كان متيقنا من إمكانية حدوثه" ، نفس المفهوم تطرقت إليه المادة 259 من قانون التجارة البحرية المصري بنصها" لا يجوز للناقل التمسك بتحديد المسؤولية إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر عنه أو من نائبه بقصد إحداث الضرر أو بعدم تكرار مصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث".

يتضح لنا من النصين سالفَي الذكر، أن كلا المشرعين قد جمع بين صورتين من صور الخطأ العمدي أو الغش، الصورة الأولى للخطأ العمدي يجب أن تتوافر فيها نية الإضرار و الصورة الثانية يكفي فيها أن يكون الخطأ و عدم الاكتراث مصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث.

### أولاً: الخطأ العمدي المصحوب بنية الإضرار

لقد استخدم كلا المشرعين الجزائري و المصري لمصطلح " فعل أو إهمال الناقل بتعمد بقصد إحداث الضرر"، و هذا هو الخطأ العمدي و هو أشد درجات الخطأ من حيث الجسامة، و في نطاق المسؤولية المدنية فإن الخطأ العمدي يتوافر بمجرد علم الشخص بأن فعله سيترتب عليه الإضرار بالغير حتى ولو لم يكن لديه نية الإضرار، و هكذا يتحقق الخطأ العمدي في مجال المسؤولية التعاقدية بمجرد رفض المدين عمدا تنفيذ التزاماته دون حاجة لأن يصحب ذلك نية الإضرار أو ما يسمى أحيانا بالغش.

فالغش في مفهومه الحديث مرادف للخطأ العمدي، وهو في المجال الذي نحن بصدده انصراف إرادة الناقل إلى ارتكاب فعل أو امتناع مع علمه التام بأن من شأن ذلك حصول ضرر و مع ذلك يقدم على ارتكابه و لكن لا يشترط توافر قصد الإضرار بصاحب المصلحة " المسافر أو ورثته أو من يعولهم"، و ذلك بخلاف المفهوم التقليدي الذي كان يتطلبه في تعريفه لفكرة الغش توافر نية الإضرار.<sup>1</sup>

فإذا كان الغش لا يفترض في الناقل فإنه يقع على المضرور عبء إثباته أي تقديم الدليل على انصراف إرادة الناقل أو نائبه أو أحد تابعيه إلى ارتكاب الفعل أو الامتناع و إلى النتيجة المترتبة على الفعل أو الامتناع.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 526.

<sup>2</sup> كمال حمدي، المرجع السابق، ص 813.

## ثانيا: الخطأ غير المغتفر

هذه الصورة من صور الخطأ العمدي هي التي تعرف بالخطأ غير المغتفر أو الخطأ الإرادي حيث يتحقق هذا النوع من الخطأ بالنسبة للقانون الأنجلو أمريكي عندما يعلم الناقل بأنه من المحتمل وفقا لمجريات الأمور أن يترتب على فعله أو امتناعه الإرادي وقوع ضرر و مع ذلك يقدم على ارتكاب الفعل أو الامتناع غير مكترث بالضرر الذي سوف يحدث،<sup>1</sup> و مثال ذلك أن الدخول إلى أحد الموانئ يتطلب المرور عبر قناة ملاحية و هذه القناة غير مجهزة بالأنوار و العلامات الملاحية التي تساعد على اجتياز هذه القناة ليلا، إلا أنه أثناء النهار يمكن العبور خلال القناة الملاحية، أما أثناء الليل فالعبور ممنوع، و بالرغم من ذلك يصر ريان السفينة على الدخول ليلا بالرغم من علم الريان أن فعله هذا يترتب عليه إما جنوح سفينته أو ارتطامها بالشعب المرجانية الموجودة بالمنطقة و من ثم حدوث الضرر للسفينة و البضاعة و الركاب.<sup>2</sup>

فعلية فالخطأ غير المغتفر هو كل خطأ ذو جسامه استثنائية يرجع إلى القيام أو الامتناع الإرادي عن عمل مع إدراك الفاعل خطورته و ما قد يترتب عليه من نتائج ضارة و الإقدام على ذلك رغم وجود ما يبهره، و يتميز هذا الخطأ بانعدام القصد أو النية التي يجب أن تتوافر في حالة الخطأ العمدي.

فالخطأ غير المغتفر أو عدم الاكتراث يقع بين الخطأ العمدي الذي يتطلب توافر نية الإضرار و الخطأ الجسيم الذي يتميز عن الخطأ اليسير أو الخطأ العادي بخطورة النتائج المترتبة عليه، و لكنه لا يكون عمديا و يتميز عدم الاكتراث بأنه أشد جسامه من الخطأ

المشرع الجزائري مادام أنه متأثر بالنظام القانوني الفرنسي ، فالغش معادل للخطأ الجسيم ، و ما يؤكد هذا المفهوم هي النصوص المتعلقة بالقواعد العامة للالتزامات الواردة في القانون المدني الجزائري و التي تتضمن لفظ "الغش" إلا و كان مقترنا بلفظ الخطأ الجسيم، كمثال على ذلك أنظر، المواد 02/178، 02/182 من ق م ج.

<sup>1</sup> محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق ، ص 528.

<sup>2</sup> إيمان فتحي حسن الجميل ، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، المرجع السابق، ص 255.

الجسيم لأن مرتكبه يقدم عليه رغم علمه و إدراكه احتمال وقوع الضرر و لا يبالي بذلك و لكنه أقل من الغش أو العمد لأنه لا يتضمن نية الغش أو نية الإضرار.<sup>1</sup>

هذا و يمكن تحليل الخطأ غير المغتفر إلى عنصرين الأول: عنصر قصدي أو عمدي لأنه يتطلب ضرورة القيام بعمل أو الامتناع عن عمل قصدا و ليس سهوا، و الثاني خاص بإدراك احتمال حدوث الضرر و عدم الاكتراث بذلك، و في هذا العنصر الثاني يمكن تشبيه الخطأ غير المغتفر بالخطأ العمدي لأن هذا العنصر يوضح نية اللامبالاة و عدم الاكتراث المحتمل ترتبها، فمرتكب الخطأ غير المغتفر و إن لم تكن لديه نية الإضرار و رغبة إحداث الضرر فهو لا يبالي و لا يكثرث بإمكان و احتمال وقوع الضرر.<sup>2</sup>

<sup>1</sup>مدحت حافظ إبراهيم، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري طبقا لقانون التجارة البحرية و المعاهدات البحرية النافذة في

مصر، المرجع السابق، ص 60.

<sup>2</sup>المرجع نفسه، ص 60.



## المطلب الثاني: التأمين من مسؤولية الناقل البحري للمسافرين

لا يكاد يختلف التأمين البحري عن غيره من أنواع تأمينات النقل الأخرى، فهو يشمل التأمين على هيكل السفينة، و التأمين على البضائع المشحونة، و تأمينات المسؤولية، هذا الأخير مادام هو موضوع بحثنا يتحقق في حالة ما إذا تعاقد شخص على تأمين لضمان مسؤوليته عما يقع منه من أفعال ضاره بالغير، كان له إذا طالبه المتضرر بالتعويض أن يطالب المؤمن بقيمته بناء على عقد التأمين المبرم بينهما، فيأخذ بذلك من المؤمن ما يحكم عليه به للمتضرر و يدفع عن نفسه الخسارة التي كان يجب أن يتحملها نتيجة فعله الضار، سواء كانت مسؤولية ناتجة عن الحادث نفسه أو مسؤولية ناتجة عن مطالبة الغير، ففي كلا الحالتين يحق للمؤمن له مطالبة المؤمن بدفع أي تعويضات تثبت في مواجهته لصالح الغير، كما يحق له إلزام المؤمن بدفع أي مصروفات تكبدها لدفع المسؤولية عن نفسه.<sup>1</sup>

عموما التأمين من المسؤولية المدنية للناقل، يلتزم بمقتضاها شركات التأمين بضمان الأضرار التي تلحق المؤمن له الناقل نتيجة لمطالبة الغير له بسبب المسؤولية المدنية و ما قد يترتب عليها مقابل أقساط يدفعها المؤمن له.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> نعمان محمد مختار، التأمين التجاري و التأمين الإسلامي بين النظرية و التطبيق، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2005، ص 88

<sup>2</sup> بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 90

فالتأمين من مسؤولية الناقل البحري للمسافرين و أمتعهم هو العقد الذي تلتزم بمقتضاه المؤمن بتغطية الأضرار التي قد يتعرض لها الناقل البحري من جراء دعاوى التعويض المرفوعة من طرف المسافرين المتضررين أو وريثهم، و ذلك مقابل أقساط يدفعها الناقل، فهذا التأمين لا يبرمه الناقل البحري لصالح الضحايا من المسافرين أو وريثهم و إنما لصالحه الخاص، فهو تأمين عن الأضرار التي تلحق الناقل شخصيا نتيجة لتحريك دعوى المسؤولية عليه، و ما قد ينجر عنه من دفع تعويضات، من جهة أخرى ليست دعوى المسؤولية فقط التي يضمنها هذا التأمين، أي مبالغ التعويض التي قد يحكم بها على الناقل البحري في حالة تقرير مسؤوليته، بل يمتد ضمان المؤمن ليشمل كافة المصاريف و النفقات التي يتكبدها الناقل في سبيل التخلص من المسؤولية، بصرف النظر عن نجاح ذلك أو فشله، ذلك لأن الكارثة التي يضمن هذا التأمين أضرارها هي تحريك مسؤولية المؤمن له ، فمتابعة الناقل البحري من طرف المسافرين أو وريثهم هو مصدر الضرر الذي يحرك هذا التأمين و لهذا قيل بأنه تأمين ضد دعوى المسؤولية: دلال يزيد، المرجع السابق، ص 388.

بناء على ذلك سيتم تسليط الضوء إلى إلزامية تأمين مسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري ( الفرع الأول)، مع تأكيد ما كرسه بروتوكول أثينا 2002 حول إلزامية التأمين في عقد النقل البحري للمسافرين ( الفرع الثاني)، و نختم المطلب بدراسة دور نوادي الحماية والتعويض في تأمين مسؤولية الناقل البحري بصفتها أحد أطراف نظام التأمين البحري (الفرع الثالث).

### الفرع الأول: إلزامية تأمين مسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري

لقد عالج المشرع الجزائري مختلف أنواع التأمينات البحرية بمقتضى الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات،<sup>1</sup> حيث نصت المادة 145 من قانون التأمينات صراحة " على أنه يهدف التأمين على مسؤولية مالك السفينة إلى التعويض عن الأضرار المادية و الجسمانية التي تلحقها السفينة بالغير أو التي تنتج من جراء استغلالها، غير أن هذا التأمين لا ينطبق على الأضرار التي تلحقها السفينة بالغير و التي تكون مضمونة وفقا لأحكام المادة 132 أعلاه، إلا إذا تبين أن المبلغ المؤمن عليه في وثيقة التأمين " جسم السفينة" غير كاف".

فالأضرار التي يقوم بتغطيتها هذا التأمين، تشمل كافة الأضرار التي يتعرض لها المسافر خلال الرحلة البحرية، و من بين هذه الأضرار الوفاة و الإصابات الجسمانية، و كذا الأضرار الناجمة عن هلاك الأمتعة أو ضياعها، و من ثم لا يغطي هذا التأمين الأضرار الناجمة عن الحرب الأهلية أو الأجنبية و الألغام و جميع معدات الحرب و أعمال التخريب و الإرهاب، و القرصنة و الاستيلاء و الحجز أو الاعتقال الصادر من طرف السلطات، والفتن و الاضطرابات الشعبية، و الأضرار التي تسببها البضائع المؤمن عليها لأموال أخرى أو لأشخاص آخرين..... ، إلا إذا كان هناك اتفاق مخالف.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> الأمر 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 ، ج ر 13 لعام 1995 ، المعدل و المتمم بالقانون 06-04 المؤرخ في 20 فبراير 2006 ج ر 15 لعام 2006 المتعلق بالتأمينات.

<sup>2</sup> المادة 103 من قانون التأمينات الجزائري

فالتغطية التأمينية تكون في حدود النطاق الزمني لالتزام الناقل البحري بضمان سلامة المسافرين، أي أن التأمين لا يغطي إلا فترة تواجد المسافر على متن السفينة أو أثناء قيامه بعمليات الصعود إليها و الهبوط منها، و فترة تواجد الأمتعة في حراسة الناقل البحري من لحظة تسلمها من ميناء الانطلاق إلى غاية لحظة تسليمها للمسافر في ميناء الوصول.

هذا وقد ألزم المشرع الجزائري المؤمن بتعويض الأضرار بجميع أنواعها التي تترتب على المؤمن له، في حالة طعن الغير عليه نتيجة اصطدام السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو مبنى أو أي جسم ثابت أو متحرك أو عائم باستثناء الأضرار اللاحقة بالأشخاص.<sup>1</sup>

إذ لا تسأل شركات التأمين فقط عن الأضرار اللاحقة بالسفينة المؤمن عليها فقط في حالة التصادم البحري، و إنما تسأل أيضا عن تعويض المؤمن له عن مبالغ التعويضات التي يلتزم بدفعها للغير بسبب الأضرار الحاصلة نتيجة اصطدام السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو بأي جسم ثابت أو متحرك أو عائم.

فعليه فالتأمين من المسؤولية يعد فرعا من فروع نظام التأمين البحري فهو مستقل عن التأمين على السفينة و التأمين على البضاعة هذا من جهة، و يعتبر التأمين من المسؤولية تأمينا تكمليا للتأمين على السفينة لا سيما فيما يتعلق بمسؤولية المالك عن الأضرار التي تلحق بالغير نتيجة التصادم.

بعبارة أخرى فالتأمين من المسؤولية في حالة التصادم في مجال التأمين البحري هو تأمين مقترن بتأمين السفينة كغطاء إضافي، و لا يغطي التأمين على مسؤولية مالك السفينة المسؤولية المدنية للناقل البحري كما سلف الذكر إلا إذا تبين أن مبلغ المؤمن عليه في وثيقة تأمين جسم السفينة غير كاف.

<sup>1</sup> المادة 132 من قانون التأمينات الجزائري.

فحسب مفهوم نص المادة 146 من قانون التأمينات " فإنه يهدف التأمين على مسؤولية الناقل البحري إلى التعويض عن الأضرار و الخسائر اللاحقة بالبضائع و الأشخاص بمناسبة الاستغلال التجاري للسفينة".

تجدر الإشارة أن تأمينات المسؤولية تكون موضوع اتفاقات خاصة تبرم بين المؤمن أي شركات التأمين و المؤمن له الناقل البحري، و هذا دون الإخلال بأحكام المادتين 145 و 193 من قانون التأمينات.<sup>1</sup>

هذا و قد ألزم المشرع الجزائري في الكتاب الثاني من القانون المذكور أعلاه، في المادة 193 منه على أن الناقل البحري يجب أن يكتب تأميناً لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر لتغطية مسؤوليته المدنية تجاه الأشخاص و البضائع المنقولة و تجاه الغير، و يجب أن لا يقل المبلغ المؤمن عليه لتعويض الأضرار التي تلحق الأشخاص المنقولين عن مقدار مسؤولية الناقل المحددة في التشريع الجاري به العمل في هذا المجال.<sup>2</sup>

لذلك فإن هذا التأمين يركز أساساً على مبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري و يتراجع ما يرتكب الناقل البحري غشا أو خطأ جسيماً، بمعنى أن تأمين المسؤولية يتراجع عن تغطية حالات المسؤولية الغير محدودة، فوثائق التأمين تستبعد حالات الإهمال و الخطأ المتعمد و الجسيم من جانب الناقل أو تابعيه، و هذا ما أكدته المادة 110 من قانون التأمينات صراحة " على أنه يعتبر التأمين لا غياً في جميع الحالات الغش الذي يرتكبه المؤمن له".

هذا و من أجل تجسيد مراقبة الدولة لنشاط التأمين و تكريس إلزاميته، تم إنشاء لجنة إشراف على التأمينات التي تتصرف كإدارة رقابة بواسطة الهيكل المكلف بالتأمينات لدى وزارة المالية، و التي تهدف أساساً إلى، حماية مصالح المؤمن لهم و المستفيدين من عقد

<sup>1</sup> المادة 147 من قانون التأمينات.

<sup>2</sup> أنظر أعلاه الدراسة الخاصة بحدود المسؤولية و مبالغ التعويض و الذي هو مبلغ التأمين في حد ذاته الوارد في الاتفاقيات الدولية، نخص بالذكر هنا اتفاقيتي بروكسل 1961 الخاصة بنقل الركاب و 1967 الخاصة بنقل الأمتعة و اتفاقية لندن 1976 الخاصة بحدود المسؤولية عن المطالبات البحرية و التي الجزائر طرفاً فيها.

التأمين بالسهر على شرعية عمليات التأمين، وترقية و تطهير السوق الوطنية للتأمين قصد إدماجها في النشاط الاقتصادي و الاجتماعي.<sup>1</sup>

هذا وفي حالة عدم الامتثال لإلزامية التأمين المنصوص عليها في المواد 192 و 193 و 194 من القانون المذكور أعلاه، يعاقب الناقل البحري بدفع غرامة من 5000 دج إلى 100000 دج.<sup>2</sup>

### الفرع الثاني: إلزامية تأمين مسؤولية الناقل البحري وفقا بروتوكول أثينا 2002

كما سبق الإشارة إليه يعد هذا التأمين من تأمينات الأضرار، فالطبيعة التعويضية هي أساسه، بمعنى أن مبلغ التأمين ليس جزافيا، فلا يستحق المضرور منه إلا ما يتوازي مع الضرر الفعلي الذي لحقه، إذ يؤدي التأمين من مسؤولية الناقل البحري وظيفة مزدوجة، فمن ناحية هو يوفر للناقل البحري حماية مالية من الآثار السلبية التي قد تلحق بذمته بسبب مطالبة المسافرين أو ورثتهم بتعويضات تغطي ما لحقهم من أضرار، و من ناحية أخرى فإن التأمين من مسؤولية الناقل البحري يكفل للمضرور و يضمن له الحصول على التعويضات المقررة من شركات التأمين مباشرة، و هو ما يشكل ضمانا حقيقية من شأنها تغطية مسؤولية الناقل البحري بضمان التعويض عن الأضرار التي تصيب المسافرين بحرا.

هذا ما تم تكريسه فعلا بموجب بروتوكول أثينا 2002، والذي تم بموجبه تقرير إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل البحري على الصعيد الدولي و الذي أضاف حكما جديدا في المادة الرابعة مكرر و التي جاءت تحت عنوان "التأمين الإلزامي" حيث جاء فحوى النص على ما يلي " أنه عندما يتم نقل الركاب على متن سفينة مسجلة في دولة طرف في الاتفاقية و المصرح لها بنقل ما يزيد عن اثني عشر راكبا، تسري هذه الاتفاقية على الناقل الذي ينفذ نقل عملية نقل الركاب كلها أو جزء منها، بأن يكتتب تأمينا، أو إجراء ضمان مالي، أو ضمان بنكي، أو مؤسسة مالية مماثلة لتغطية مسؤوليته طبقا للاتفاقية في حالة الوفاة أو

<sup>1</sup> لمزيد من التفصيل حول مراقبة الدولة لنشاط التأمين، أنظر المواد 209 و ما يليها من قانون التأمينات .

<sup>2</sup> المادة 199 من قانون التأمينات الجزائري

الإصابات الجسمانية اللاحقة بالركاب، إذ أن الحد الأدنى من التأمين الإلزامي و غيره من الضمانات المالية، يجب ألا يقل عن مئتي و خمسين ألف وحدة حسابية "250000" بالنسبة لكل راكب في نفس الحالة.<sup>1</sup>

هذا ولا بد أن تصدر شهادة تثبت أن التأمين أو أي ضمان مالي آخر يكون ساري المفعول وفقا لأحكام هذه الاتفاقية ، و لا يتم تسليمها لكل سفينة مسجلة في دولة طرف في الاتفاقية في الحالات الأخرى من طرف السلطة المختصة، إلا إذا تم الالتزام بشروط الفقرة الأولى من نص المادة، في حالة وجود سفينة مسجلة في دولة طرف في الاتفاقية، فإن هذه الشهادة يتم إصدارها و المصادقة عليها من طرف السلطة المختصة في دولة تسجيل السفينة، في حالة وجود سفينة غير مسجلة في دولة طرف، يجب أن تكون هذه الشهادة وفقا للشكل النموذجي المنصوص عليه في ملحق هذه الاتفاقية و تحتوي على البيانات التالية:

أ/ اسم السفينة ، الرقم المميز لها و ميناء التسجيل.

ب/ اسم و مكان العمل الرئيسي للناقل الذي ينفذ كليا أو جزء من عملية النقل.

ج/ رقم تعريف السفينة وفقا للمنظمة البحرية الدولية.

د/ نوع و مدة الضمان.

هـ/ اسم ومكان مكان العمل الرئيسي للمؤمن أو أي شخص آخر يقدم الضمان المالي ، و عند الاقتضاء ، مكان العمل الذي تم فيه التأمين أو التأمين المالي الآخر،

و/ مدة صلاحية الشهادة، والتي يجب أن لا تتجاوز مدة التأمين أو أي ضمان مالي آخر.<sup>2</sup>

هذا و تطرقت الفقرة الثالثة صراحة " على يجوز لأي دولة طرف أن ترخص لمؤسسة أو هيئة معترف بها لإصدار الشهادة، تقوم هذه المؤسسة أو الهيئة بإبلاغ تلك الدولة بإصدار كل شهادة، وفي جميع الحالات يتعين على الدولة الطرف أن تضمن بالكامل اكتمال الشهادة التي صدرت بهذا الشكل ودقتها ، وتتعهد باتخاذ التدابير اللازمة للوفاء بهذا الالتزام.

<sup>1</sup> الفقرة الأولى من المادة الرابعة مكرر من بروتوكول أثينا 2002

<sup>2</sup> الفقرة الثانية من المادة الرابعة مكرر من بروتوكول أثينا 2002

كما يجب على الدولة الطرف في الاتفاقية أن تقوم بإخطار الأمين العام بالمنظمة البحرية الدولية، لا سيما في المسؤوليات والشروط المحددة للتفويض الصادر عن مؤسسة أو هيئة معترف بها، و كذا حالة سحب هذا الترخيص، والتاريخ الذي يسري فيه هذا التفويض أو سحبه ، هذا ولا يسري هذا التفويض قبل انقضاء فترة ثلاثة أشهر من تاريخ إرسال الإخطار إلى الأمين العام.

هذا ويُسمح للمؤسسة أو الهيئة المخولة بإصدار الشهادات وفقاً لهذه الفقرة، كحد أدنى، بسحب تلك الشهادات إذا لم يتم الامتثال لشروط إصدارها، في جميع الحالات يجب على المؤسسة أو الهيئة الإبلاغ عن الانسحاب إلى الدولة التي تم إصدار الشهادة باسمها<sup>1</sup>. و تكون الشهادة حسب مفهوم الفقرة الرابعة باللغة الرسمية أو لغات الدولة المصدرة، إذا كانت اللغة المستخدمة ليست الإنجليزية أو الفرنسية أو الإسبانية ، فيجب أن يتضمن النص ترجمة إلى واحدة من تلك اللغات ، وإذا كانت الدولة قد قررت ذلك ، اللغة الرسمية لتلك الدولة لا يمكن استخدامها في هذه الحالة.

فيجب أن تكون الشهادة على متن السفينة وتودع نسخة منها لدى السلطة التي تحتفظ بسجل تسجيل السفينة، و إذا لم تكن السفينة مسجلة في دولة طرف، فإن ذلك يتم على مستوى سلطة الدولة التي أصدرت أو أقرت الشهادة<sup>2</sup>.

تكريسا لما سبق ذكره، أن التأمين من المسؤولية هو ضمان و أمان في نفس الوقت، هو ضمان للمتسبب في الضرر من خلال توفير الحماية له من الأثار السلبية التي تلحق نتمته نتيجة لملاحقة المضرور له بدعوى المسؤولية، و أمان لهذا المضرور إذ يجنبه احتمال عدم يسر الناقل البحري خاصة بعد هلاك السفينة و ما قد ينجر على ذلك من أزمات مالية

<sup>1</sup> الفقرة الثالثة من المادة الرابعة مكرر من بروتوكول أثينا 2002

<sup>2</sup> الفقرة الخامسة من المادة الرابعة مكرر من بروتوكول أثينا 2002

تصيب الناقل في الصميم، فيكون من حق المسافر أو ورثته أن يفتكوا التعويض مباشرة من شركات التأمين أو أحد أندية الحماية و التعويض.

هذا ما تم تجسيده و تكريسه فعليا حسب مفهوم الفقرة العاشرة من المادة الرابعة مكرر صراحة على أنه " يجوز رفع أي مطالبة بالتعويض يغطيها تأمين أو أي ضمان مالي آخر بموجب هذا القسم مباشرة ضد شركة التأمين أو أي شخص آخر يقدم الضمان المالي، وفي مثل هذه الحالة ، يشكل المبلغ الوارد في الفقرة الأولى حدود مسؤولية المؤمن أو أي شخص آخر يقدم الضمان المالي ، حتى إذا كان الناقل أو الناقل الفعلي غير مؤهل للحد من مسؤوليته، هذا و يستفيد المدعى عليه أيضاً من الدفع التي قد يعتمد عليها الناقل المشار إليه في الفقرة الأولى وفقاً لهذه الاتفاقية (باستثناء تلك الناشئة عن الإفلاس أو التصفية) وعلاوة على ذلك، المدعى عليه قد يتذرع حقيقة أن الضرر نشأ عن سوء تصرف متعمد من المؤمن له، لكنه لا يمكن التذرع بأي الدفع الأخرى التي يكون قد يحق لها الاحتجاج في الإجراءات جلب من المؤمن له ضده، يحق للمدعى عليه في جميع الحالات أن يطلب من الناقل والناقل الفعلي الانضمام إلى الإجراءات.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Art 04 bis/10 « Toute demande en réparation couverte par une assurance ou autre garantie financière en vertu du présent article peut être formée directement contre l'assureur ou autre personne fournissant la garantie financière. Dans un tel cas, le montant figurant au paragraphe 1 constitue la limite de la responsabilité de l'assureur ou autre personne fournissant la garantie financière, même si le transporteur ou le transporteur substitué n'est pas en droit de limiter sa responsabilité. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le transporteur mentionné au paragraphe 1 serait fondé à invoquer conformément à la présente Convention (excepté ceux tirés de la faillite ou de la mise en liquidation). De surcroît, le défendeur peut se prévaloir du fait que le dommage résulte d'une faute intentionnelle de l'assuré, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par l'assuré contre lui. Le défendeur est dans tous les cas en droit d'obliger le transporteur et le transporteur substitué à se joindre à la procédure



فعلية يمكن القول أن بروتوكول أثينا 2002، نص صراحة خلافا للاتفاقيات الدولية السابقة على إلزامية تأمين مسؤولية الناقل البحري، و هذا من خلال تدخل الدول الأطراف في الاتفاقية لتفرض على ناقلها البحريين اكتتاب تأمين يغطي مسؤوليتهم إزاء المسافرين، و تقدر كل دولة مدى ملائمة التأمين و كفايته لتحقيق الغرض منه ألا وهو ضمان حصول المضرورين على التعويضات المستحقة لهم عن الأضرار التي أصابتهم.

### الفرع الثالث: دور نوادي الحماية و التعويض في تأمين مسؤولية الناقل البحري

تعد نوادي الحماية و التعويض أحد أطراف نظام التأمين البحري، إذ احتلت مكانة رائدة في مجال التأمين البحري، و لقد نشأت هذه النوادي بإنجلترا خلال القرن التاسع عشر على يد أصحاب السفن التجارية، حيث أخذت شكل جمعيات تبادلية أطلق عليها نوادي الحماية و التعويض، و أكد البعض أن أول نادي للحماية و التعويض نشأ بإنجلترا سنة 1855 ومع مرور الزمن زاد عدد هذه النوادي و انتشرت في معظم الدول الأوربية كما تأسست نوادي مماثلة في الولايات المتحدة الأمريكية و دول أسيوية.<sup>1</sup>

في هذا السياق، لابد من التفرقة بين مهام شركات التأمين البحري و نوادي الحماية و التعويض، بالرغم من اشتراكهما في نفس مجال العمل ألا وهو مجال النقل البحري غير أنه يمكن التمييز بينهما فيما يلي:

#### 1/ الطبيعة و الأهداف:

تعد شركات التأمين البحري شركات ذات طابع تجاري هدفها تحقيق الربح إذ تقوم بشراء الأخطار المحتمل وقوعها أو حدوثها لهياكل السفن و آلاتها، و يحدد عقد التأمين حدًا أقصى للقيمة التأمينية، أما نوادي الحماية و التعويض فهي عبارة عن مؤسسات ذات طبيعة خاصة تتكون غالبا من الأعضاء المشتركين، و هم عادة ملاك السفن و تعمل هذه النوادي

<sup>1</sup> صلاح محمد سليمان، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية و التعويض، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، مصر ، 2007، ص 75.

على تغطية المسؤولية المدنية لأعضائها بناء على قواعد الاشتراك و لا تهدف هذه الأندية لتحقيق الربح بل تسعى لتقديم خطاب الضمان لأعضائها و الدفاع عن مصالحهم.

## 2/ نوعية التغطية التأمينية:

تعمل شركات التأمين البحري على تغطية الأخطار التي ورد تحديدها في وثيقة التأمين كالأخطار البحرية و العواصف و الجنوح...، فحين تحدد القواعد الخاصة بكل نادي المخاطر التي يتم تغطيتها و من أمثلتها تعويض مالك السفينة عن الضرر الناتج عن التصادم بالنسبة للجزء الذي لا تغطيه شركة التأمين، و الضرر الناتج عن التلوث في حدود 500 مليون دولار أمريكي، و التعويض عن التصادم بالأشياء الثابتة داخل الموانئ.<sup>1</sup>

## 3/ الشكل النهائي للاتفاق و حساب القسط:

يسري عقد التأمين المبرم بين شركات التأمين البحري و المؤمن له بمجرد صدور وثيقة التأمين، حيث أن هذا العقد يبرم لمدة 12 شهرا يبدأ سريانه من يوم إبرامه و يحدد هذا العقد قسط التأمين الذي يلتزم المؤمن له بدفعه، أما الاشتراك في نوادي الحماية و التعويض فيتم بناء على قواعد تغطية يرد النص عليها في كتيبات خاصة بكل نادي و تبدأ السنة المالية بالنسبة لهذه النوادي في 20 فبراير من كل سنة و تنتهي في 20 فبراير، و يحدد النادي الاشتراك على أساس الحمولة المسجلة المملوكة للعضو المشترك، و يكون هذا الاشتراك قابلا للزيادة أو النقصان عند نهاية السنة التأمينية نتيجة المطالبات المالية التي يسدها النادي، و لذلك يتعين على العضو تسديد اشتراك ثان، أما إذا ترك العضو النادي فيجب عليه أن يسدد مبلغا ماليا يسمى "ببديل الترك" يتم احتسابه على أساس نسبة مئوية من الاشتراك السنوي للعضو، يسدد على مدار أربع سنوات من تاريخ ترك العضو للنادي.<sup>2</sup>

<sup>1</sup>دريسي أمينة، النظام القانوني للتأمين البحري، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، تخصص القانون الخاص، فرع القانون البحري، جامعة جيلالي ليايس، سيدي بلعباس، السنة الجامعية 2014-2015، ص 407.

<sup>2</sup>دريسي أمينة، المرجع السابق، ص 408.

هذا وقد أظهرت الحياة العملية أن أول ضمان توفره أندية الحماية و التعويض هو ذلك الضمان الممنوح للمجهزين في مواجهة المتعاقدين معهم، سواء تعلق الأمر بالشاحنين عن الأضرار التي لحقت ببضائعهم أو بالمسافرين عن الإصابات أو الحوادث المميتة التي تعرضوا لها، كما أنها تضمن المسؤوليات المترتبة في ذمة المجهزين في حالة الحوادث المميتة التي تصيب الأشخاص العاملين على متن السفينة، و من جهة ثانية فإن الضمان الذي تقدمه هذه الأندية يعد مكملاً للتأمين على هيكل السفينة حيث يغطي النادي جزءاً من الخسائر التي لا يغطيها على هيكل السفينة مثل المسؤولية عن التصادم، مكافآت الإنقاذ و المساهمات في الخسائر العامة و ذلك في حالة عدم تغطية هذه الحوادث من طرف المؤمن على هيكل السفينة، علاوة على ذلك يغطي النادي المسؤوليات الناتجة عن الارتطام بجسم ثابت.<sup>1</sup>

ما يهمننا في هذا المقام هو التغطية التأمينية لنادي الحماية و التعويض، فيما يخص حالتي الوفاة و الإصابات الجسمية، حيث تعد هذه الحالات من أولى ما التزمت بضمانها أندية الحماية و التعويض، و هذا طبقاً لقانون التجارة البحرية الإنجليزي لعام 1854 و الذي أعطى الحق لورثة المتوفي على ظهر السفينة الحق في طلب التعويض من مرتكب الخطأ أو الإهمال الذي تسبب في حدوث الوفاة، و على إثر ذلك أضحت هذه النوادي تضمن مسؤولية مالك السفينة عن الوفاة ثم توسعت بعد ذلك فأضحت حمايتها تشمل الإصابات البدنية.<sup>2</sup>

هذا وتتولى نوادي الحماية و التعويض تغطية مسؤولية أعضائها عن موت أو إصابة أو مرض أي شخص من ركاب أو طاقم السفينة الأخرى في حالة حصول تصادم معها.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> دريسي أمينة، المرجع السابق، ص 374.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص 378.

<sup>3</sup> بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 553.

الخاتمة

حان الوقت و قد انتهينا من دراستنا المفصلة لموضوع الحماية القانونية للمسافر عن طريق البحر، لأن نعرض نتائج هذا البحث و نوجزها فيما يلي:

تم تناول عقد النقل البحري للمسافرين بما له من أهمية تتمثل في الكثير من الجوانب القانونية و الاجتماعية و الإنسانية، فهو عقد رضائي ينعقد بمجرد تطابق الإيجاب و القبول على موضوعه دون الحاجة إلى إفراغه في إجراء شكلي لانعقاده، إلى جانب أنه عقد إذعان مادام أن شركات النقل البحري تضع شروطا نموذجية و ليس أمام المسافر إلا أن يقبلها أو يرفضها، إلى جانب صفته الدولية لكون مجاله لا يقتصر على حدود الدولة الواحدة بل يمتد إلى عدة دول.

فقد بينا كذلك أنه يلقي على عاتق الناقل البحري توصيل المسافر سالما معافى إلى وجهته، و في المقابل يقع على عاتق المسافر دفع أجرة النقل و إتباع تعليمات الناقل أثناء فترة النقل، من خلال توضيح الشروط الواجب توافرها حتى يضمن المسافر حقه في تنفيذ النقل بالكيفية التي تضمن له حقوقه تجاه الناقل الملتزم بتنفيذ العقد و ذلك من خلال المسؤولية التعاقدية التي تقع على طرفي العقد، فاللتزام الناقل بتوصيل المسافر إلى وجهته سالما معافى هو روح و جوهر عقد النقل.

من خلال استقرائنا لمبدأ الالتزام بضمان السلامة، و الذي أوجده القضاء الفرنسي في مطلع القرن العشرين، لاحظنا بأنه فكرة قانونية نشأت مع التطور الحديث لقواعد المسؤولية العقدية و تعتبر في هذا الإطار انعكاسا نقيًا و صورة جلية لهذا التطور، باعتباره الحماية الأولى التي تم تكريسها في عقد نقل الأشخاص سواء في المجال البحري أو البري أو الجوي، إذ كانت الفكرة الرائدة التي وجدها القضاء في بحثه الدؤوب عن الوسيلة الفعالة، و الحل الأمثل لحماية جموع المسافرين عن الأضرار التي تلحقهم أثناء عملية النقل، إذ كان القضاء و بدعم من الفقه الفرنسي، و هو في سبيله لإعلان هذا المبدأ الهام يهدف إلى كل ما من شأنه حماية النفس البشرية، التي تعد أعلى قيمة في الوجود، و أمام صمت النصوص

القانونية كان لابد للقضاء أن يمارس دوره العظيم في التصدي لكل صور الظلم، إظهارا للحق و إعلاء للعدالة، و هل هناك ما هو أشد من الظلم الذي يقع على جسم الإنسان، دون إمكانية تعويضه عن هذا الظلم بحجة عدم إثبات خطأ مرتكبه؟ فالقصور الذاتي للمسافر في ممارسة خيارات سلامته الجسدية تجعله غير مذنب فيما يقع على هذه السلامة من تعديات ضارة به، فهو يتنازل عن ذلك كله للناقل البحري الذي عليه أن يضع من الاحتياطات الأمنية ما يكفل ويضمن سلامة هذا المسافر.

نظرا لأن سلامة المسافر غاية و لا يجب التفريط فيها فإن هذا الالتزام عقدي، و يولد بالتالي المسؤولية العقدية التي لا يستطيع الناقل البحري التخلص منها، سوى بإثبات حالة من حالات السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه أدى إلى حصول الضرر، و لا يكفي إثبات أنه لم يخطئ، كما لا يجوز تكليف المضرور بإثبات هذا الخطأ، إذ أننا بصدد التزام عقدي و ليس تقصير، و يكفي للمضرور أن يثبت وجود هذا العقد و ما لحقه من ضرر، لتقوم بعد ذلك مسؤولية الناقل البحري عن تعويض المسافر أو ورثته عن الوفاة أو الأضرار الجسمانية أو اللاحقة بأمته و التي حدثت أثناء عملية النقل، و هذا الدافع الكبير و الرغبة السامية من القضاء في حماية جمهور المسافرين من حوادث النقل، و الآلة بصفة عامة، كان كافيا بذاته لإرساء هذا المبدأ القانوني الرائع و المتمثل في فكرة الالتزام بضمان السلامة، فهو مبدأ مستمد من صميم نصوص العقد، إذ تُهيمن عليه هيمنة كاملة سلامة المتعاقد في جسده، دون حاجة للنص صراحة على ذلك في العقد، فهو من مستلزماته وفقا للقانون و العرف و العدالة.

هذا وقد تبين لنا من هذه الدراسة ، أن الالتزام بضمان السلامة هو ذات طبيعة اتفاقية يرتبط وجوده بضرورة توافر علاقة تعاقدية بين الناقل البحري و المسافر، فلا وجود لهذا الالتزام دون وجود عقد نقل صحيح يربط بينهما، إذ يُشترط المقابل النقدي بين أطراف العلاقة التعاقدية، من أجل أن يتحمل الناقل البحري الالتزام العقدي بالسلامة، و من ثم لا

يلتزم الناقل بضمان و كفالة المسافر إلا إذا كان هناك مقابل مادي يدفعه المسافر، أما في حالة تخلف وجود عقد نقل صحيح أو تخلف المقابل كحالة الراكب المتسلل، تخلف قيام التزام الناقل بضمان السلامة لعدم إمكانية تحقق المسؤولية العقدية للناقل البحري، لكن هذا لا يمنع المسافر من اللجوء للقواعد العامة في المسؤولية التقصيرية، مادام أن الناقل البحري هنا يقتصر التزامه على مراعاة اليقظة و التبصر.

التزام الناقل بضمان السلامة يبدأ نطاقه من لحظة تواجد المسافر داخل السفينة و عمليات الصعود إليها و النزول منها، سواء تمت في ميناء القيام أو في ميناء الوصول أو في ميناء متوسط، ذلك أن هذه العمليات تعد من العمليات الضرورية المرتبطة بعملية النقل فتأخذ حكمها، و المسافر يتعرض للمخاطر الحقيقية للنقل ليس فقط خلال فترة تواجده بالسفينة و إنما أيضا أثناء عمليات الصعود إليها أو النزول منها، و يتعين على المسافر و حتى يتسنى للناقل تنفيذ النقل، التواجد بمنشآت الميناء قبل صعوده إلى السفينة و بعد نزولها منها، و هو تواجد ضروري و لازم لتنفيذ عقد النقل، و في مثل هذه الحالات فإن ضمان الناقل لسلامة المسافر يمتد إلى الفترة الزمنية التي يكون فيها الأخير في حراسته قبل صعوده إلى السفينة أو بعد نزولها منها، فإذا استقبل تابعي الناقل البحري المسافرين عند باب الميناء و تولوا نقلهم في قوارب إلى السفينة الراسية خارج الميناء، أو إذا اقتضى الأمر تغيير السفينة في ميناء متوسط و تولى الناقل نقل المسافرين إلى السفينة الأخرى، فإن المسافر في جميع الحالات يكون تحت رعاية وقيادة تابعي الناقل و بالتالي تحت مسؤوليته.

لقد تبين لنا كذلك، الدور الفعال للدول بما فيها الجزائر في حرصها لتكريس الرقابة الأولية للسفن التجارية المخصصة لنقل المسافرين، من أجل المحافظة على سلامة الأرواح البشرية، و هذا من خلال تحرير مختلف المستندات و الأوراق سواء شهادات الاستغلال أو الملاحه، وكذا يجب أن تكون شهادة سلامة الركاب للسفينة صادرة من هيئة إشراف دولية ذات سمعة مرموقة، إلى جانب الرقابة التقنية الميدانية التي تقوم بها الدولة على سفن نقل

الركاب من أجل التأكد من عدمه في صلاحية السفينة للملاحة البحرية، علاوة على وجوب توفر السفينة على طاقم مؤهل تطبيقاً لما هو وارد في اتفاقية سولاس، و من أجل تحقق ذلك لا بد أن يقوم الناقل البحري بالعمل على تدريب الطاقم البحري بشكل جاد و فعال يتم التأكد فيه على كيفية التعامل و التصرف مع المواقف الطارئة كالحرائق و خطط الإنقاذ البحري و ذلك من خلال تجارب عملية على السفينة يسبقها دراسة نظرية و يكون كل ذلك بصفة دائمة و مستمرة، إلى جانب إمداد المسافرين بوسائل مساعدة متعددة مسموعة و مرئية لإرشادهم للتصرف الصحيح عند حدوث حالات طوارئ، هذا مع مراعاة مبادئ التطعيم الآمن من حيث تناسب عدد الطاقم مع عدد المسافرين، و بما يساعد أفراد الطاقم من أداء مهامهم و مساعدة المسافرين أثناء عمليات الإنقاذ.

تطرقنا كذلك لدور المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية في تطبيق تدابير أمنية وقائية استثنائية من خلال مراقبة صعود المسافرين و أمتعتهم و كذا طاقم السفينة و ذلك عن طريق تفتيشهم، و ضمانا لعدم دخول أشخاص غير مرغوب فيهم و الذين من شأنهم تهديد سلامة المسافر بحرا.

استكمالا لتحقيق الحماية القانونية للمسافر عن طريق البحر على وجه المطلوب، تعرضنا في البحث إلى دراسة الأحكام العامة لمسؤولية الناقل البحري للمسافرين كجزء لإخلاله بالتزام بضمان السلامة، و بينا الآثار المترتبة عن ذلك بالتزام هذا الأخير بإصلاح الضرر عن طريق التعويض.

رأينا أن أساس و طبيعة مسؤولية الناقل البحري للمسافرين في ظل اتفاقيتي بروكسل 1961، 1967 و القانون الجزائري الذي أخذ منهما، و كذا اتفاقية أثينا 1974 في نسختها الأصلية، قوامها الخطأ واجب الإثبات بوجه عام، في حالة الحوادث الفردية مادام أن المسافر هنا يتمتع بحرية الحركة داخل السفينة، إلا أنه مفترض في بعض حوادث الملاحة ذات الطابع الاستثنائي، بعبارة أخرى يُفترض في هذه الحالات خطأ أو إهمال الناقل دون



حاجة للإثبات من طرف المسافر في حالات الحوادث الجماعية كغرق السفينة، تصادمها، جنوحها، انفجارها، حريقها، أو أي شيء آخر له علاقة بهذه الحوادث، بمعنى آخر طبيعة الالتزام الملقى على عاتق الناقل البحري بموجب اتفاقيتي بروكسل 1961، 1967 و القانون البحري الجزائري الذي أخذ منهما و اتفاقية أثينا 1974، هو التزام ببذل عناية مع قلب عبء الإثبات في حالة الحوادث الجماعية، إذ أنها قائمة على أساس افتراض الخطأ لا افتراض المسؤولية، إذ يمكن للناقل البحري التملص من المسؤولية أن يثبت أنه و تابعوه قد اتخذوا كافة الاحتياطات الضرورية و التدابير المعقولة الذي يتخذها الناقل الحريص لتفادي الضرر وقوع الضرر، و عليه الالتزام بضمان السلامة في هذه الحالات ليست بمعناها الدقيق، لأن هذا الالتزام وفقا لمعناه المحدد يجب أن يلقي على عاتق الناقل البحري التزاما بتحقيق نتيجة لا ببذل عناية فقط حتى ولو قلبت فيه عبء الإثبات، وبالتالي هذه القواعد لم تقرر لصالح المسافر المضرور.

بالنسبة للتعديل اللاحق باتفاقية أثينا بموجب بروتوكول 2002، فمسؤولية الناقل البحري هنا قائمة على أساس المسؤولية المفترضة و لا تنتفي مسؤوليته إلا بإثبات السبب الأجنبي القوة القاهرة خطأ الغير أو خطأ المسافر، إذا كنا أمام حدث بحري كغرق السفينة أو جنوحها مثلا، في المقابل إذا كنا أمام حالة حدث غير بحري في هذه الحالة أساس مسؤولية الناقل البحري قوامها الخطأ الواجب الإثبات من طرف المسافر المتضرر.

هذا و تتعدد مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار البدنية نخص بالذكر هنا حالتها الوفاة أو الإصابة الجسمانية، إلى جانب الأضرار المادية سواء تمثلت في ضرر التأخير أو إخلاله بالالتزام بالمحافظة على الأمتعة.

بالنسبة لموقف المشرع البحري الجزائري على غرار الاتفاقيات الدولية، وعلى خلاف كل من المشرعين الفرنسي و المصري، حول ضرر التأخير اللاحق بالمسافر فإنه لم يرق بتنظيمه، بل اكتفى بنص يعالج حالة إذا لم تغادر السفينة في الوقت المحدد و حصل لها

تأخير بسبب وجيه أو هام لا ينسب للناقل، فالسبب حول سكوت الاتفاقيات الدولية عن حالة التأخير في نقل المسافرين راجع أن جل اهتمام الناقل البحري هو ضمان و تأمين سلامة المسافرين.

هذا و ترتبط طرق دفع المسؤولية بطبيعة الالتزام المقرر على عاتق الناقل، فإذا كان التزاما ببذل عناية جاز له دفع المسؤولية بإثبات أنه بذل في تنفيذ التزامه العناية التي يقرها القانون، أي العناية المتخذة من طرف الناقل الحريص، أما إذا كان التزما بتحقيق نتيجة فلا يجوز له نفي مسؤوليته إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه.

فمن المنطقي بعد أن يصاب المسافر بأضرار أثناء تنفيذ عملية النقل نتيجة لخطأ الناقل العقدي لإخلاله بالالتزام بضمان السلامة، فيترتب عن هذا الحق المتضرر في الحصول على التعويض و حق إجرائي لحماية هذا الحق و الحصول عليه و المتمثل في الدعوى القضائية التي تتطلب وجود طرفان هما في الغالب طرفا هذا العقد، فيكون المدعي هو المسافر من جهة و يكون الناقل البحري هو المدعى عليه من جهة أخرى.

فلا ريب فيه أنه ترفع الدعاوى المتولدة عن عقد نقل المسافرين و أمتعتهم بحرا أمام الجهات القضائية المختصة وفقا لقواعد قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، إذا تم بين الموانئ الجزائرية، و على الصعيد الدولي وفقا للقواعد المقررة في الاتفاقيات الدولية التي تكون الجزائر طرفا فيها.

هذا وقد تطرق القانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية حماية للناقل البحري إلى ضرورة توجيه إخطار كتابي للناقل البحري أو من يمثله، بالإضافة إلى إقرارهم بأحكام خاصة لتقادم دعوى المسؤولية في عقد النقل، إذ أنه في جميع الحالات يعفى الناقل البحري من المسؤولية إذا لم تُرفع الدعوى خلال مدة زمنية محددة.

فلعل الهدف الرئيسي من تقرير مسؤولية الناقل البحري عن إخلاله بضمان سلامة المسافرين بحرا هو تمكين المسافرين المتضرر أو ذوي حقوقه في حالة الوفاة من الحصول على

التعويض لجبر الضرر، فإنه من غير المنطقي الاعتراف بهذا الحق دون وجود آليات تضمن تحصيله من طرف المتضرر، لأجل ذلك تطرق كل من المشرع الجزائري و الدولي بغية حماية الطرف الضعيف المسافر في علاقته التعاقدية مع شركات النقل البحري، إلى وضع مجموعة من الضمانات من شأنها تعزيز حماية ضحايا الحوادث البحرية بما يكفل لهم الحق في تعويض عادل.

من أهم هذه الآليات تلك التعويضات المستحقة للمسافر جراء إخلال الناقل بضمان سلامته، هذه التعويضات يجب أن تكون محدودة لأنه إذا تم التعويض على كل الضرر لأدى ذلك إلى إفلاس شركات النقل البحري، في المقابل نجد كل من المشرع الجزائري و الدولي قد قيد من حق الناقل البحري في التمسك بهذه الحدود القصوى للتعويض والتي شهدت نسق تصاعدي باعتبارها من أهم الضمانات لتغطية مسؤولية الناقل، و عليه أعطى للمسافر أو ورثته الحق في كامل التعويض عن كافة الأضرار التي تصيبه في حالات محددة على سبيل الحصر، فضلا عن دور نظام التأمين الإجباري أو ضمان مالي لدى أي مصرف مالي أو مؤسسة مالية، باعتبار أن له الوظيفة التعويضية التي يؤديها لصالح المضرورين، هذا النظام هو ثمرة بروتوكول أثينا 2002، إذ يؤدي التأمين من مسؤولية الناقل البحري وظيفة مزدوجة، فمن ناحية هو يوفر للناقل البحري حماية مالية من الآثار السلبية التي قد تلحق بزمته بسبب مطالبة المسافرين أو ورثتهم بتعويضات تغطي ما لحقهم من أضرار، و من ناحية أخرى فإن التأمين من مسؤولية الناقل البحري يضمن للمضرور و يضمن له الحصول على التعويضات المقررة من شركات التأمين مباشرة، و هو ما يشكل ضمانا حقيقية من شأنها تغطية مسؤولية الناقل البحري بضمان التعويض عن الأضرار التي تصيب المسافرين بحرا.

# الملاحق

**الملحق رقم 01:** الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد الخاصة بنقل الركاب بطريق البحر

المبرمة في 29 أبريل 1961 بمدينة بروكسل

**الملحق رقم 02:** اتفاقية أثينا الخاصة بنقل الركاب و أمتعتهم بحرا المبرمة في 13 ديسمبر

1974

**الملحق رقم 03:** بروتوكول أثينا الخاص بنقل الركاب و أمتعتهم بحرا لعام 2002

**الملحق رقم 04:** نموذج من شهادة تأمين أو أي ضمان مالي ، الخاص بمسؤولية الناقل عن

الوفاة أو الإصابة الجسمانية اللاحقة بالركاب

**الملحق رقم 05:** نموذج من شهادة السلامة الخاصة بسفن نقل الركاب

**الملحق رقم 06:** نموذج من بطاقة التجهيزات الخاصة بشهادة سلامة سفن نقل الركاب

## الملحق رقم 01

الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد الخاصة بنقل الركاب بطريق البحر المبرمة في

29 أبريل 1961 بمدينة بروكسل

إن الأطراف الساميين المتعاقدين، إذ أدركوا ضرورة تحديد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بحرا، و ذلك بموجب اتفاق مشترك فيما بينهم، فقد قرروا إبرام اتفاقية لهذا الغرض، وتم فيما بينهم الاتفاق على ما يلي:

## المادة 01

إن المصطلحات الواردة في هذه الاتفاقية تعني ما يلي:

- أ- " الناقل " و يشمل أحد أطراف العقد: مالك السفينة أو مستأجر السفينة أو مجهز السفينة،
- ب- " عقد النقل " و يعني العقد المبرم من ناقل أو لحسابه، لنقل الركاب، ماعدا عقد الاستئجار،
- ج- " الراكب " يعني الشخص المنقول فقط على ظهر السفينة، بموجب عقد النقل،
- د- " السفينة " تعني عمارة بحرية فقط ،
- هـ- " النقل " و يشمل المدة التي يكون خلالها الراكب على ظهر السفينة ، و كذلك عمليات إبحار و إنزال الراكب من السفينة ، بيد أنه لا يشمل المدة التي يقضيها الراكب في محطة بحرية أو على رصيف الميناء أو مكان آخر من الميناء ، و زيادة على ذلك ، فإنه يشمل النقل المائي من الرصيف إلى السفينة أو العكس ، إذا كانت أجرة هذا النقل داخلة في قيمة تذكرة السفر أو إذا كانت العمارة المستخدمة لهذا النقل الإضافي قد وضعت تحت تصرف الراكب من طرف الناقل،

و- " النقل الدولي " و يعني كل نقل ، يجري بحسب عقد النقل ،ابتداء من مكان المغادرة إلى مكان الوصول الواقعين ، إما ضمن دولة واحدة ، مروراً بميناء وسيط للتوقف و قائم في أرض دولة أخرى ، إما ضمن أراضي دولتين مختلفتين ،

ز- " الدولة المتعاقدة" و تعني الدولة التي تسري عليها المصادقة أو الانضمام إلى هذه الاتفاقية ، و التي لم يسر عليها مفعول الفسخ.

### المادة 02

تطبق أحكام هذه الاتفاقية على أي نقل دولي إذا كانت السفينة تحمل علم إحدى الدول المتعاقدة أو إذا كان مكان المغادرة أو مكان الوصول طبقاً لعقد النقل واقعاً في دولة متعاقدة.

### المادة 03

- 1- عندما يكون الناقل مالكا للسفينة ، فيجب عليه تقديم العناية المعقولة و أن يجعل تابعيه القائمين بمهامهم يحرصون في نطاق المعقول على المحافظة على السفينة لتكون صالحة للملاحة و مجهزة بشكل مناسب للإبحار و مزودة بالملاحين و المؤن ابتداء من النقل و طيلة مدة النقل و ذلك لضمان سلامة الركاب بالنسبة لجميع النواحي الأخرى،
- 2- و إذا كان الناقل غير مالك للسفينة ، فإنه يحرص على أن يقوم مالك السفينة أو مجهزها ، بحسب كل حالة ، و كذلك تابعيه القائمين بمهامهم ، بتقديم العناية المعقولة للأغراض المذكورة في الفقرة الأولى من هذه المادة.

## المادة 04

- 1- يعد الناقل مسؤولاً عن الضرر المؤدي لوفاة الراكب و إصابته الجسمانية ، إذا كان مصدر الضرر الحاصل له واقعا خلال النقل و منسوبا لخطأ أو إهمال الناقل أو تابعيه القائمين بممارسة مهامهم.
- 2- يعتبر خطأ أو إهمال الناقل أو تابعيه مفترضا مالم يثبت العكس ، إذا كانت الوفاة أو الإصابة الجسمانية بسبب غرق السفينة أو اصطدامها أو جنوحها أو انفجار أو حريق فيها أو أي شيء له علاقة بهذه الحوادث .
- 3- باستثناء الحالات المنصوص عليها في الفقرة الثانية من هذه المادة فإن عبء إثبات خطأ أو إهمال الناقل أو تابعيه يقع على عاتق المدعي.

## المادة 05

- إذا أثبت الناقل بأن خطأ أو إهمال الراكب قد تسبب في وفاته أو إصابته الجسمانية ، أو كان عاملا مشاركا في ذلك ، جاز للمحكمة طبقا لأحكام قانونها الخاص إعفاء الناقل من المسؤولية أو تخفيفها.

## المادة 06

- 1- تحدد مسؤولية الناقل في حالة وفاة أو وقوع إصابة جسمانية له ، و في هاتين الحالتين ، بمبلغ 250000 فرنك ، و يتشكل هذا المبلغ من وحدة مكونة من 65.5 ميلغرام ذهب ، عيار 900 من أجزاء الألف للذهب الصافي ، و يمكن تحويل المبلغ المخصص عن كل عملة وطنية إلى أرقام بلا كسور ، و يجرى تحويل هذه المبالغ إلى العملات الوطنية غير الذهبية لهذه العملات بتاريخ الدفع.
- 2- و إذا كان التعويض يمكن تحديده تحت شكل إيراد ، بمقتضى قانون المحكمة التي تنظر في الدعوى فلا يمكن أن يتجاوز المبلغ الإجمالي لهذا الإيراد التحديد المذكور أعلاه .

- 3- بيد أنه يمكن أن يعين في التشريع الوطني لكل من الأطراف الساميين المتعاقدين ، تحديد عن المسؤولية بما يفوق المبلغ المذكور، و ذلك بالنسبة للناقلين التابعين لجنسياتهم .
- 4- كما يمكن للراكب تعيين حدود المسؤولية بما يفوق المبلغ المذكور ، بموجب عقد خاص مبرم مع الناقل.
- 5- لا تدخل النفقات القضائية التي تحكم بها و تقدرها المحكمة في دعاوى التعويضات، ضمن حدود المسؤولية المشار إليها في هذه المادة .
- 6- إن التحديدات الخاصة بالمسؤولية و المنصوص عليها في هذه المادة ، تسري على مجموع الدعاوى الناشئة من نفس الحادث و التي ترفع من الراكب أو باسمه أو من ذوي حقوقه أو الأشخاص الذين يعيلهم.

### المادة 07

يسقط حق الناقل في الاستفادة من التحديد الخاص بالمسؤولية المنصوص عليه في المادة 06 ، إذا ثبت بأن الضرر ناجم عن فعل الناقل أو إهماله ، و ذلك إما بقصد إحداث الضرر أو المجازفة أي الاستهتار مع التيقن من احتمال وقوع الضرر.

### المادة 08

إن أحكام هذه الاتفاقية ليس من شأنها أن تأتي بتغيير في حقوق و التزامات الناقل، المقررة بموجب أحكام الاتفاقيات الدولية المتعلقة بتحديد مسؤولية مالكي السفن البحرية أو المنصوص عليها في أي قانون داخلي يسري على هذا التحديد.



## المادة 09

يعد باطلا و عديم المفعول، كل اشتراط تعاقدى تم إبرامه قبل الحادث المولد للضرر و يرمى إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته تجاه الراكب أو ذوي حقوقه ، أو إلى تحديد يقل عما جرى تحديده في هذه الاتفاقية ، أو إلى قلب الإثبات الذي يقع على الناقل ، أو ينص على وجوب رفع النزاعات للتحكيم أو لمحكمة معينة ، بيد أن بطلان هذه الاشتراطات، لا يترتب عليه إبطال عقد النقل الذي يبقى خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية.

## المادة 10

- 1- لا يمكن رفع أي دعوى بالمسؤولية مهما كانت ، إلا ضمن الشروط و الحدود المنصوص عليها في هذه الإتفاقية .
- 2- و في حالة الأضرار الجسمانية التي أصيب بها الراكب ، فلا يمكن رفع دعوى المسؤولية إلا من قبل هذا الأخير بالذات أو لحسابه.
- 3- و في حالة وفاة المسافر، فلا يمكن رفع دعوى التعويض إلا من ذوي حقوق الشخص المتوفى أو الأشخاص الذين يعيلهم ، و ذلك في حالة ما إذا كان يحق فقط لذوي الحقوق المذكورين أو هؤلاء الأشخاص رفع الدعوى حسب قانون المحكمة المختصة.

## المادة 11

- 1- في حالة حدوث إصابات جسمانية للمسافر ، يقتضي على هذا الأخير أن يوجه احتجاجا مكتوبا إلى الناقل في غضون 15 يوما على الأكثر من تاريخ النزول إلى اليابسة ، فإذا تخلف المسافر عن ذلك عد كأنه نزل سالما معافى.
- 2- تتقدم بمرور سنتين ، دعاوى تعويض الضرر الناجم عن وفاة المسافر أو إصاباته الجسمانية .

- 3- تسري مدة التقادم ، بالنسبة للإصابات الجسمية ، من يوم النزول إلى اليابسة.
- 4- و تسري مدة التقادم ، بالنسبة للوفاة الحاصلة أثناء النقل ، من التاريخ المفترض لنزول الراكب.
- 5- في حالة الإصابات الجسمية الحاصلة أثناء النقل و المؤدية لوفاة المسافر بعد نزوله من السفينة ، تسري المدة من تاريخ الوفاة ، على أن لا تتجاوز هذه المدة ثلاث سنوات من تاريخ النزول من السفينة .
- 6- يطبق قانون المحكمة المختصة على أوجه وقف و انقطاع مدة التقادم المنصوص عليها في هذه المادة ، بيد أنه لا يجوز في أي حال من الأحوال رفع دعوى خاضعة لهذه الاتفاقية بعد انقضاء مهلة ثلاث سنوات من يوم النزول من السفينة.

### المادة 12

- 1- إذا رفعت دعوى ضد تابعي الناقل بسبب الأضرار المذكورة في هذه الاتفاقية، يجوز لهذا التابع أن يتمسك بالإعفاء من المسؤولية ، و حدودها التي يمكن أن يثيرها الناقل ، بموجب هذه الاتفاقية، و ذلك إذا أثبت بأنه كان يتصرف أثناء قيامه بمهامه.
- 2- مجموع مبلغ التعويضات الذي يمكن في هذه الحالة تحصيله من الناقل و تابعيه، لا يمكن أن يتجاوز الحدود المذكورة.
- 3- ومع ذلك لا يجوز للتابع أن يتمسك بأحكام الفقرتين (1) و (2) من هذه المادة ، إذا ثبت أن الضرر حاصل بفعله أو إهماله ، سواء كان عن قصد منه في إحداث الضرر ، أو المجازفة مع التيقن من إحتمال وقع الضرر.

### المادة 13

تسري هذه الاتفاقية على عمليات النقل التجاري التي بها الدولة أو غيرها من الأشخاص المعنويين التابعين للقانون العام، و ذلك ضمن الشروط المنصوص عليها في المادة الأولى.

**المادة 14**

إن هذه الاتفاقية ليس من شأنها أن تمس أحكام الاتفاقيات الدولية أو القوانين الوطنية السارية على المسؤولية المتعلقة بالأضرار النووية.

**المادة 15**

تفتح هذه الاتفاقية لتوقيع الدول الممثلة في الدورة الحادية عشر للمؤتمر الدبلوماسي للقانون البحري.

**المادة 16**

يصادق الأطراف المتعاقدة على هذه الاتفاقية، و تودع وثائق المصادقة لدى الحكومة البلجيكية.

**المادة 17**

- 1- تدخل هذه الاتفاقية حيز التطبيق بين أول دولتين تصادقان عليها، بعد ثلاثة أشهر من تاريخ إيداع الوثيقة الثانية للمصادقة.
- 2- و بالنسبة لكل دولة تصادق على الاتفاقية بعد الإيداع الثاني ، فإنها تدخل حيز التنفيذ بعد ثلاثة أشهر من تاريخ إيداع الوثيقة المتعلقة بالمصادقة عليها.

**المادة 18**

يجوز لكل دولة غير ممثلة في الدورة الحادية عشر للمؤتمر الدبلوماسي للقانون البحري، أن تنضم لهذه الاتفاقية. تودع وثائق الانضمام لدى حكومة بلجيكا. فتدخل الاتفاقية حيز التطبيق بالنسبة للدولة المنضمة بعد ثلاثة أشهر من تاريخ إيداع وثيقة انضمامها، و لا يجري ذلك قبل تاريخ دخول الاتفاقية حيز التطبيق و المحدد في الفقرة الأولى من المادة 17.

## المادة 19

يمكن لكل من الأطراف الساميين المتعاقدين الحق في الانسحاب من هذه الاتفاقية في أي وقت كان بعد دخولها حيز التطبيق بالنسبة له ، بيد أن هذا الانسحاب ، لا يسري مفعوله ، إلا بعد سنة واحدة من تاريخ استلام تبليغ الفسخ من طرف الحكومة البلجيكية.

## المادة 20

1- كل طرف سام متعاقد، يمكنه وقت المصادقة أو الانضمام، أو في أي وقت لاحق، أن يبلغ كتابيا إلى حكومة بلجيكا ما يشير إلى أن هذه الاتفاقية تطبق على أي بلد لم يحرز على استقلاله، و يتولى هذا الطرف علاقاته الدولية.

فتسري هذه الاتفاقية على تلك البلاد بعد ثلاثة أشهر من التبليغ إلى الحكومة البلجيكية.

كما يجوز لمنظمة الأمم المتحدة التمسك بهذا النص إذا كانت مسؤولة عن إدارة بلد أو تكون قائمة على علاقاته الدولية .

2- يجوز لمنظمة الأمم المتحدة أو أي طرف سام متعاقد موقع على التصريح المنصوص عليه في الفقرة الأولى من هذه المادة، أن يقوم بإخطار حكومة بلجيكا في كل حين، عن توقف تطبيق هذه الاتفاقية بالنسبة للبلدان المذكورة.

و يسري هذا الفسخ بعد سنة واحدة من تاريخ استلام حكومة بلجيكا لتبليغ الانسحاب.

## المادة 21

تبلغ الحكومة البلجيكية الدول الممثلة في الدورة الحادية عشر للمؤتمر الدبلوماسي للقانون البحري و كذلك الدول المنضمة لهذه الاتفاقية ما يلي:

- 1- التوقيعات و التصديقات ووثائق الانضمام التي تستلمها طبقا للمواد 15 و 16 و 18.
- 2- تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ تطبيقا للمادة 17.
- 3- الإخطارات المتعلقة بالتطبيق الإقليمي للاتفاقية تنفيذا للمادة 20.
- 4- مذكرات الانسحاب التي تستلمها طبقا للمادة 19.

## المادة 22

يجوز لأي طرف متعاقد سام أن يطلب عند انقضاء مهلة الثلاث سنوات التي تلي دخول هذه الاتفاقية حيز التطبيق بالنسبة له ، انعقاد المؤتمر المكلف بالنظر في جميع الاقتراحات الرامية إلى مراجعة هذه الاتفاقية .

و كل طرف متعاقد سام يرغب في استعمال هذا الحق ، أن يخطر الحكومة البلجيكية بذلك، فتبادر هذه الأخيرة للدعوة إلى المؤتمر خلال ستة أشهر من الإخطار ، بشرط أن يوافق على ذلك ثلث الأطراف الساميين المتعاقدين.

و إثباتا لما تقدم ، فقد وقعت هذه الاتفاقية من المفوضين الموقعين و الذين وجدت تفويضاتهم موافقة للقانون.

حرر في بروكسل بتاريخ 29 أبريل 1961 باللغتين الفرنسية و الإنكليزية ، و كلا النصين صحيحين على السواء ، و ذلك على نسخة واحدة تودع في محفوظات الحكومة البلجيكية التي تسلم نسخا مصادق عنها.

## الملحق رقم 02

## اتفاقية أثينا الخاصة بنقل الركاب و أمتعتهم بحرا

المبرمة في 13 ديسمبر 1974

إن الأطراف الأعضاء في هذه الاتفاقية،

اعترافا منهم بالتوصل إلى اتفاق مشترك بهدف إنشاء قواعد معينة خاصة بنقل الركاب و أمتعتهم بحرا،

فقد قرروا إبرام اتفاقية لهذا الغرض، وتم فيما بينهم الاتفاق على ما يلي:

## المادة 01

## التعريف

في هذه الاتفاقية، يتم استخدام المصطلحات التالية بالمعنى الموضح أدناه:

1- أ/ " الناقل " يعني أي شخص أبرم عقد النقل بنفسه أو نيابة عنه، سواء تم النقل

فعليا من قبله أو طرف ناقل فعلي،

ب/ "الناقل الفعلي" تعني أي شخص غير الناقل الذي يؤمن فعليا النقل كاملا أو

جزء منه سواء كان هذا الشخص مالك السفينة أو مستأجرها أو مستغلها،

2- " عقد النقل " بأنه العقد المبرم بين الناقل أو لحسابه لنقل راكب أو راكب مع أمتعته

و ذلك بحسب الأحوال،

3- "سفينة" تعني عمارة بحرية فقط، باستثناء كل مركبة ذات وسادة هوائية،

4- "الراكب" بأنه كل شخص منقول على ظهر السفينة سواء كان: أ/ بموجب عقد

النقل،

ب/أو كان مرافقا لمركبة أو حيوانات حية تكون مضمون عقد نقل للبضائع غير

مشمولة بهذه الاتفاقية و ذلك بموافقة الناقل،

5- "الأمّعة" تعني كل الأشياء أو المركبات المنقولة من طرف الناقل بموجب عقد

النقل، باستثناء ما يلي:

أ/ الأشياء أو المركبات المنقولة في إطار عقد إيجار السفينة، أو سند الشحن، أو

عقد يتعلق بصفة رئيسية لنقل البضائع،

ب/ الحيوانات الحية،

6- "أمّعة الحجرة" تعني الأمّعة التي يحملها المسافر في حجراته أو تلك التي هي

بحوزته و تحت حراسته أو مراقبته، باستثناء التطبيق المتعلق بالفقرة 08 من هذه

المادة 08، أمّعة الحجرة تشمل أيضا الأمّعة التي يملكها الراكب و الموجودة

ضمن مركبته أو على ظهرها،

7- "فقد أو تلف الأمّعة" تعني أيضا الضرر المادي الناجم عن عدم تسليم الأمّعة

إلى الراكب في غضون فترة زمنية معقولة من وقت وصول السفينة التي تم نقل

الأمّعة عليها، أو التي كان منتظرا أن تنقل عليها، و لكن لا يشمل التأخير الناجم

عن النزاعات العمالية،

8- "النقل" يتعلق بالفترات التالية:

أ/ في حالة الراكب و/ أو أمّعتهم المحمولة، الفترة التي يكون فيها الراكب و أمّعة القمرة

على متن السفينة أو أثناء الصعود أو النزول، و الفترة التي يكون من خلالها الراكب

منقول عبر طريق مائي من الرصيف حتى السفينة و العكس بالعكس، إذا كان سعر هذا

النقل مدرجا في تكلفة التذكرة، أو إذا كانت السفينة المستخدمة في مثل هذا النقل

المساعد قد وضعت تحت تصرف الراكب من طرف الناقل، ومع ذلك لا يشمل النقل

الفترة التي يتواجد فيها الراكب في المحطة البحرية، أو على الرصيف، أو أي ميناء آخر.

9- "النقل الدولي" أي نقل يكون فيه مكان الانطلاق و مكان الوصول، وفقا لعقد النقل يقع في دولتين مختلفتين أو في دولة واحدة فيما إذا كان عقد النقل أو خط السير المحدد قد أشار على ميناء للتوقف في دولة أخرى.

10- "المنظمة" تعني المنظمة الحكومية الدولية الاستشارية للملاحة البحرية.

## المادة 02

### مجال التطبيق

1/ تطبق أحكام هذه الاتفاقية على أي نقل دولي حينما: أ/ترفع السفينة علم دولة طرف في هذه الاتفاقية أو أنها مسجلة في مثل تلك الدولة أو ب/ أن عقد النقل قد أبرم في دولة طرف في هذه الاتفاقية، أو ج/ أو إذا كان مكان الإبحار أو مكان الوصول وفقا لعقد النقل في دولة طرف في هذه الاتفاقية،

2/ بما لا يتعارض مع أحكام الفقرة 02 من هذه المادة، لا تسري هذه الاتفاقية في الحالات التي يخضع فيها النقل لنظام من المسؤولية المدنية المنصوص عليه في أحكام أي اتفاقية دولية أخرى بشأن نقل الركاب أو الأمتعة بواسطة طريقة نقل أخرى ، شريطة أن يكون تطبيق هذه الأحكام على النقل البحري.

## المادة 03

### مسؤولية الناقل

1/ يكون الناقل مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عن وفاة أو الإصابة الجسمانية لأحد الركاب و عن فقد أو تلف الأمتعة، إذا كان السبب الذي ألحق الضرر قد جرى خلال عملية النقل و كان نتيجة خطأ أو إهمال الناقل أو تابعيه أو وكلائه أثناء ممارسة مهامهم،

2/ يقع عبء إثبات أن الضرر الذي وقع خلال عملية النقل، يقع على عاتق المدعي"،



3/ يفترض خطأ أو إهمال الناقل أو تابعيه أو وكلائه أثناء تأدية مهامهم ، إلا إذا ثبت العكس ، و كانت وفاة الراكب أو إصابته الجسمانية نتجت بصورة مباشرة أو غير مباشرة ، بسبب غرق أو اصطدام أو جنوح أو انفجار أو حريق أو من عيب في السفينة، فيما يتعلق بفقدان أو تلف الأمتعة الأخرى، يفترض خطأ أو إهمال الناقل ما لم يثبت خلاف ذلك، بغض النظر عن طبيعة الحادث المسبب للضرر، وفي جميع الحالات الأخرى فإن دليل إثبات الخطأ أو الإهمال يقع على عاتق المدعي.

#### المادة 04

##### الناقل الفعلي

1/ إذا عهد بعملية النقل كلياً أو جزئياً إلى ناقل فعلي، فإن الناقل يظل مسؤولاً في حدود أحكام هذه الاتفاقية و خلال عملية النقل بكاملها بالإضافة إلى ذلك، فإن الناقل الفعلي، و كذلك تابعيه ووكلائه خاضعين لأحكام هذه الاتفاقية حتى في الجزء من عملية النقل المعهود إليه،

2/ يعتبر الناقل مسؤولاً فيما يتعلق بعملية النقل التي نفذها الناقل الفعلي، عن تصرفات أو تقصير أفعال الناقل الفعلي و كذلك عن تصرفات أعمال مستخدميه ووكلائه خلال ممارستهم لمهامهم،

3/ أي اتفاق خاص يكون من شأنه تولي الناقل للالتزامات لا تفرضها هذه الاتفاقية أو يتنازل عن الحقوق الممنوحة بموجب هذه الاتفاقية، يكون نافذ المفعول اتجاه الناقل الفعلي إذا كان هذا الأخير وافق بطريقة صريحة و كتابية،

4/ حتى يكون الناقل و الناقل الفعلي مسؤولين، و في حدود هذه المسؤولية، فإن مسؤوليتهما تكون تضامنية و انفرادية،

5/ أي من أحكام هذه المادة يجب أن لا يمس حق الرجوع على الناقل أو الناقل الفعلي.

## المادة 05

## النفائس

لا يعتبر الناقل مسؤولاً عن أي خسارة أو ضرر لحق بالأموال أو بالسندات أو الذهب أو الفضة أو الحلي أو المجوهرات أو غيرها من الممتلكات الفنية، ما لم يتم إيداع هذه السلع الثمينة لدى الناقل و الذي وافق على الاحتفاظ بها بأمان، يكون الناقل مسؤولاً في هذه الحالة في الحدود المنصوص عليه بالفقرة 03 من المادة 08، ما لم يتم الاتفاق على حد أعلى بموجب اتفاق مشترك عملاً بالفقرة الأولى من المادة 10.

## المادة 06

## خطأ الراكب

إذا أثبت الناقل أن الوفاة أو الإصابة الجسمانية التي لحقت بالراكب، فقد أو الأضرار اللاحقة بالأمتعة كانت نتيجة الفعل المباشر أو الغير مباشر لخطأ أو إهمال الراكب، فإنه يجوز للمحكمة وفقاً لأحكام قانونها الخاص، أن تبعد أو تخفف مسؤولية الناقل.

## المادة 07

## حدود المسؤولية في حالة الإصابة الجسمانية

1/ يحدد سقف المسؤولية بالنسبة للناقل في حالة وفاة الراكب أو إصابته الجسمانية و بأي حال من الأحوال عن مبلغ 700000 فرنك عن كل عملية نقل إذا كان بالإمكان تحديد التعويض عملاً بقانون المحكمة التي تولت القضية على شكل دخل ، فإن رأسمال الدخل المذكور لا يتجاوز السقف المشار إليه ،

2/ بما لا يتعارض مع أحكام الفقرة 01 من هذه المادة فإنه يجوز للتشريع الوطني لأي دولة طرف في هذه الاتفاقية ، أن يحدد الناقلون الذين هم من رعايا تلك الدولة و أن يحدد سقف أعلى للمسؤولية لكل رأس مال.

## المادة 08

## حدود المسؤولية عن فقدان أو تلف الأمتعة

- 1/ يحدد سقف المسؤولية في حالة فقدان أو عطب يصيب أمتعة القمرة في كافة الحالات ، بمبلغ 12500 فرنك عن كل راكب و لكل عملية نقل ،
- 2/ يحدد سقف مسؤولية الناقل في حالة فقدان أو عطب يصيب المركبات ، بما في ذلك الأمتعة المنقولة داخلها أو عليها ، وفي كل الحالات بمبلغ 50000 فرنك لكل مركبة و لكل عملية نقل ،
- 3/ يحدد سقف المسؤولية بالنسبة للناقل في حالة فقدان أو إصابة الأمتعة غير تلك المحددة في الفقرتين الأولى و الثانية ، و في كل الحالات بمبلغ 18000 فرنك عن كل راكب و لكل عملية نقل،
- 4/ يمكن للناقل و الراكب أن يتفقا صراحة على عدم إقحام المسؤولية إلا بعد خصم مبالغ أولية التي يجب ألا تزيد حجمها في حالة عطب أصاب المركبة عن 1750 فرنك و 200 فرنك عن كل راكب و في حالة الخسارة أو العطب الذي يلحق ببقية الأمتعة يخصم هذا المبلغ من رصيد الخسارة أو العطب.

## المادة 09

## الوحدة النقدية و التحويل

- 1/ يعتبر الفرنك المذكور في هذه الاتفاقية كوحدة مكونة من 65.5 ميليغرام من الذهب بنقاوة ألفية قدرها 900.
- 2/ تحول المبالغ المشار إليها في المادتين 07 و 08 إلى عملة الدولة التي تنتمي إليها المحكمة التي تولت القضية على أساس القيمة الرسمية لتلك العملة قياسا على وحدة النقد المحددة في الفقرة 01 من هذه المادة، في تاريخ صدور الحكم أو في التاريخ المتفق عليه بين

الطرفين و هذا في حالة عدم وجود سوق رسمية، تحدد السلطة المختصة في الدولة المعنية سعر السوق المعتمد كسوق رسمي تحقيقاً لأغراض هذه الاتفاقية.

### المادة 10

#### أحكام إضافية متعلقة بحدود المسؤولية

1/ يجوز للناقل والراكب الاتفاق صراحة وكتابة على حدود مسؤولية أعلى من تلك المنصوص عليها في المادتين 07 و 08.

2/ لا يتم تضمين الفوائد وتكاليف المحاكم في حدود المسؤولية المنصوص عليها في المادتين 07 و 08.

### المادة 11

#### الإعفاءات و الحدود التي يمكن أن يطالب بها تابعي الناقل

إذا تم رفع دعوى ضد مستخدم أو وكيل الناقل أو الناقل الفعلي عن الأضرار التي تغطيها هذه الاتفاقية، يجوز لهذا الوكيل أو المستخدم إذا أثبت أنه تصرف في نطاق مهامه، أن يستفيد من الإعفاءات و حدود المسؤولية التي يجوز التذرع بها من طرف الناقل أو الناقل الفعلي بموجب هذه الاتفاقية.

### المادة 12

#### تجميع الإجراءات في المسؤولية

1/ عندما تكون حدود المسؤولية المنصوص عليها في المادتين 07 و 08 قيد التنفيذ، فإنها تطبق على المبلغ الإجمالي للتعويض الذي يمكن الحصول عليه فيما يتعلق بدعوى المسؤولية و المرفوعة في حالة الوفاة أو الإصابة الجسمانية للراكب أو الأضرار اللاحقة بأمتهته.

2/ فيما يتعلق بعملية النقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، لا يجوز أن يكون المبلغ الإجمالي للتعويضات الذي يمكن الحصول عليه من طرف الناقل و الناقل الفعلي و كذا تابعيه و

وكلائه أثناء تأدية مهامهم أن يتجاوز التعويض الأقصى الممكن فرضه على الناقل و الناقل الفعلي عملاً بأحكام هذه الاتفاقية، بشرط ألا يكون أي من الأشخاص المذكورين مسؤولاً عن الحد المطبق عليه.

3/ في جميع الحالات أين يكون فيها تابع أو وكيل الناقل أو الناقل الفعلي، عملاً بأحكام المادة 11 من هذه الاتفاقية، أن يطالبوا بحدود المسؤولية المنصوص عليهما في 07 و 08، يجب أن لا يتجاوز المبلغ الإجمالي للتعويض الذي يمكن الحصول عليه من طرف الناقل أو حسب الحالة الناقل الفعلي و تابع أو وكيله حدود هذه المسؤولية.

### المادة 13

#### سقوط الحق في الاحتجاج بحدود المسؤولية

1/ يحرم الناقل من الاستفادة من حدود المسؤولية المشار إليها في المادتين 07 و 08 و في الفقرة 01 من المادة 10، إذا ثبت أن الضرر ناتج عن فعل أو امتناع ارتكبه الناقل إما بقصد إحداث مثل هذا الضرر أو إهمال الناقل بتعمد أو كان متيقناً من إمكانية حدوثه.

2/ لا يجوز لتابع أو وكيل الناقل أو الناقل الفعلي أن يستفيد من هذه الحدود إذا ثبت أن الضرر نتج عن فعل أو امتناع ارتكبه التابع أو الوكيل إما بقصد إحداث هذا الضرر أو إهمال بتعمد و كان متيقناً من إمكانية حدوثه.

### المادة 14

#### أساس الدعاوى

لا يجوز رفع دعوى المسؤولية في حالة الوفاة أو الإصابة الجسمانية للراكب أو فقد أو تلف الأمتعة ضد الناقل أو الناقل الفعلي، إلا في حدود الأسس الواردة في هذه الاتفاقية.

## المادة 15

## الإخطار بفقدان أو تلف الأمتعة

- 1/ يجب على الراكب أن يقدم إخطارات كتابية إلى الناقل أو وكيله في الحالات التالية:
- أ/ في حالة وجود أضرار ظاهرة قد لحقت بالأمتعة: 1- بالنسبة لأمتعة القمرة: قبل نزول الراكب أو خلال نزوله من السفينة 2- بالنسبة لجميع الأمتعة الأخرى قبل استلامها أو خلال التسليم.
- ب/ في حالة وجود أضرار غير ظاهرة لاحقة بالأمتعة أو فقدان الأمتعة، يكون الإخطار خلال 15 يوما بعد تاريخ النزول أو التسليم أو التاريخ الذي كان يجب أن يقع فيه التسليم.
- 2/ في حالة عدم الامتثال لأحكام هذه المادة، يفترض أن الراكب، ما لم يثبت خلاف ذلك، قد استلم أمتعته في حالة جيدة.
- 3/ لا تكون الإخطارات الكتابية ضرورية إذا كان وضع الأمتعة موضوع معاينة أو تفتيش معاكس وقت الاستلام.

## المادة 16

## فترة تقادم دعاوى المسؤولية

- 1/ تخضع أي دعوى تعويض عن الأضرار الناشئة عن وفاة أحد الركاب أو تعرضه لإصابة جسمية، أو فقدان الأمتعة أو إصابتها بضرر، لتقادم بمرور (2) سنتين.
- 2/ يسري مفعول التقادم على النحو التالي: أ/ في حالة الإصابات الجسمية، من تاريخ نزول الراكب،
- ب/ في حالة الوفاة الحاصلة خلال عملية النقل، اعتبارا من التاريخ الذي كان من المفترض أن ينزل في المسافر من السفينة، و في حالة الإصابات الجسمية التي حدثت أثناء النقل و التي أدت إلى وفاة الراكب بعد النزول، تحسب من تاريخ الوفاة ، غير أن هذه المدة لا يجوز أن تتجاوز ثلاث (3) سنوات اعتبارا من تاريخ النزول،

ج/في حالة فقدان الأمتعة أو تلفها، فاعتباراً من تاريخ النزول أو اعتباراً من التاريخ الذي كان من المفترض أن يتم النزول فيه، و بدءاً من التاريخ أيهما أبعد.

3/ يطبق قانون المحكمة التي تنتظر في الدعوى أوجه وقف و انقطاع فترات التقادم، إلا أنه لا يجوز في أي حال من الأحوال رفع دعوى في ظل هذه الاتفاقية بعد انقضاء فترة ثلاث سنوات(3) من تاريخ نزول الراكب من السفينة أو التاريخ الذي كان من المفترض أن يتم النزول الراكب فيه، على أن يؤخذ في الاعتبار التاريخ الأكثر تأخراً من كلا التوقيتين.

4/ بغض النظر عن أحكام الفقرات 1،2،و 3 من هذه المادة، يجوز تمديد فترة التقادم و هذا بإعلان من جانب الناقل أو باتفاق بين الطرفين بعد وقوع الضرر، يجب أن الإعلان و الاتفاق كتابة".

## المادة 17

### الاختصاص القضائي

1/ يتم رفع الدعاوى الناشئة بموجب هذه الاتفاقية، وبناء على اختيار المدعي، أمام أحد المحاكم المذكورة أدناه، شريطة أن يكون المدعي موجوداً في دولة طرف في هذه الاتفاقية:

أ/ محكمة محل الإقامة المعتاد أو المركز الرئيسي لأعمال المدعى عليه،

ب/ محكمة مكان المغادرة أو مكان جهة الوصول المنصوص عليها في عقد النقل،

ج/ محكمة دولة محل إقامة المدعي أو مكان إقامته المعتاد، إذا كان للمدعى عليه مقر لنشاطاته في تلك الدولة و يخضع في اختصاصها القضائي.

د/ محكمة الدولة التي أبرم فيها عقد النقل إذا كان للمدعى عليه مكان عمل هناك و خاضعاً للاختصاص القضائي لتلك الدولة.

2/ بعد وقوع الحادث المسبب للضرر، يجوز للأطراف الاتفاق على تقديم المطالبة بالتعويضات إلى أية ولاية قضائية أو إلى هيئة تحكيمية للنظر في النزاع.

## المادة 18

## بطلان البنود التعاقدية

أي شرط تعاقدي مبرم قبل وقوع الحادث و الذي سبب في وفاة الراكب أو إصابته الجسمانية أو في فقد أو تلف أمتعته و يرمي إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته إزاء المسافر أو وضع حد للمسؤولية أقل مما هو محدد في الاتفاقية، باستثناء ما هو وارد في الفقرة 04 من المادة 08 و كذا أي اتفاق من شأنه قلب عبء الإثبات الواقع على الناقل، أو من شأنه أن يكون له أثر تقييد الخيار المحدد في الفقرة 01 من المادة 17، يعد لا غيا و باطلا، على أن بطلان هذا الشرط لا يعني بطلان عقد النقل الذي يظل خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية"

## المادة 19

## الاتفاقات الأخرى المتعلقة بتحديد المسؤولية

ليس من شأن هذه الاتفاقية أن تعدل من حقوق و التزامات الناقل، الناقل الفعلي و تابعيه أو وكلائه عملا بالاتفاقيات الدولية الخاصة بتحديد مسؤولية مالكي السفن البحرية.

## المادة 20

## الضرر النووي

لا تترتب أي مسؤولية عن الأضرار الناجمة عن حادث نووي بموجب هذه الاتفاقية:  
 أ/ إذا كان مستغل المنشأة النووية مسؤولا عن هذا الضرر بموجب اتفاقية باريس المبرمة بتاريخ 29 جويلية 1960 و المعدلة بموجب البروتوكول الإضافي المؤرخ في 28 جانفي 1964 أو بموجب اتفاقية فيينا المؤرخة في 21 ماي 1963 المتعلق بالمسؤولية المدنية عن الضرر النووي،

ب/ إذا كان مستغل المنشأة النووية مسؤولا عن هذا الضرر بموجب القانون الوطني الذي يحكم المسؤولية عن مثل هذه الأضرار، بشرط أن يكون هذا التشريع في جميع الحالات



مناسبا أيضا للأشخاص الممكن أن يتعرضوا لأضرار كتلك المشار إليها في إحدى الاتفاقيات باريس أو فيينا.

## المادة 21

### النقل التجاري المنفذ من طرف الأشخاص المعنوية

تتطبق هذه الاتفاقية على النقل ذات الطابع التجاري الذي تقوم به الدولة أو الأشخاص المعنوية في القطاع العام بموجب عقد النقل، على النحو المحدد في المادة 01.

## المادة 22

### إعلان عدم التطبيق

1/ يمكن لأي طرف في هذه الاتفاقية عند التوقيع، الاعتراف ، الموافقة أو المصادقة عليها، أن يعلن كتابة أنه لن ينفذ احكام هذه الاتفاقية عندما يكون الراكب و الناقل من رعايا ذلك الطرف.

2/ كل تصريح عملا بأحكام الفقرة الأولى من هذه المادة يجوز سحبه في أي وقت بواسطة إخطار كتابي إلى الأمين العام للمنظمة.

## المادة 23

### التوقيع، التصديق و الانضمام

1/ يفتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية في مقر المنظمة حتى 31 ديسمبر 1975 ويظل مفتوحا للانضمام.

2/ يجوز للدول أن تصبح أطرافاً في هذه الاتفاقية عن طريق:

أ/التوقيع دون تحفظ على التصديق أو القبول أو الموافقة؛

ب/ التوقيع الذي يخضع للتصديق أو القبول أو الموافقة، يليه التصديق أو القبول أو الموافقة؛ أو

ج/ الانضمام.

3/ يتم التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام بإيداع صك في الوقت المناسب لدى الأمين العام للمنظمة.

## المادة 24

### الدخول حيز التنفيذ

1/ يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم التسعين من تاريخ توقيع عشر دول دون تحفظ على التصديق أو القبول أو الإقرار أو إيداع صك. التصديق أو القبول أو الانضمام.

2/ بالنسبة لأي دولة توقع لاحقاً على هذه الاتفاقية دون تحفظ فيما يتعلق بالتصديق أو القبول أو الاعتراف أو إيداع صك التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام، تدخل الاتفاقية بالنسبة لهذه الدولة في اليوم التسعين بعد تاريخ التوقيع أو الإيداع.

## المادة 25

### الانسحاب

1/ يمكن الانسحاب من هذه الاتفاقية من طرف الأطراف في أي وقت بعد تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ بالنسبة لذلك الطرف.

2/ يتم الانسحاب بإيداع صك لدى الأمين العام للمنظمة، يقوم بإبلاغ جميع الأطراف الأخرى باستلام صك الانسحاب وتاريخ إيداع الصك.

3/ يسري مفعول الانسحاب بعد سنة واحدة من تاريخ إيداع وثيقة الانسحاب أو انتهاء المدة الأطول التي يجوز تحديدها فيها.

## المادة 26

### المراجعة والتعديل

1/ يجوز للمنظمة أن تعقد مؤتمر بهدف مراجعة الاتفاقية أو تعديلها.

2/ تدعو المنظمة إلى عقد مؤتمر للأطراف في هذه الاتفاقية لغرض مراجعتها أو تعديلها بطلب من ثلث الأطراف على الأقل.

3/ أي دولة تصبح طرفاً في هذه الاتفاقية بعد بدء نفاذ أي تعديل يعتمده مؤتمر يعقد وفقاً لأحكام هذه المادة ، تكون ملزمة بموجب الاتفاقية المعدلة.

## المادة 27

### الإيداع

1/ تودع هذه الاتفاقية لدى الأمين العام للمنظمة.

2/ الأمين العام للمنظمة يقوم:

أ/ إبلاغ جميع الدول التي وقعت أو انضمت إلى الاتفاقية:

- أي توقيع جديد وإيداع لأي صك وتاريخ حدوث هذا التوقيع أو الإيداع،
- تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية؛
- أي انسحاب من هذه الاتفاقية وتاريخ سريانه؛

ب/ إرسال نسخ مصادق عليها من هذه الاتفاقية إلى جميع الدول الموقعة على هذه الاتفاقية وإلى جميع الدول التي انضمت إليها.

3/ عند بداية نفاذ هذه الاتفاقية، يقوم الأمين العام للمنظمة بإرسال صورة طبق الأصل لأمانة منظمة الأمم المتحدة بغرض تسجيلها لدى تلك الأمانة و نشرها عملاً بأحكام المادة 102 من ميثاق الأمم المتحدة.

## المادة 28

### اللغات

تم تأسيس هذه الاتفاقية في نسخة أصلية واحدة باللغتين الإنجليزية والفرنسية، وكلا النصين متساويان في الحجية، ويقوم الأمين العام للمنظمة بإعداد الترجمات الرسمية إلى اللغتين الإسبانية والروسية وتودع النسخة الأصلية التي تحمل التوقيعات.

وإثباتاً لما تقدم، قام الموقعون أدناه، المخولون حسب الأصول، بالتوقيع على هذه الاتفاقية.

حُرر في أثينا في هذا اليوم الثالث عشر من ديسمبر، ألف وتسعمائة وأربعة وسبعون.

## الملحق رقم 03

**CONVENTION D'ATHÈNES DE 2002  
RELATIVE AU TRANSPORT PAR MER DE  
PASSAGERS ET DE LEURS BAGAGES**

(Texte consolidé de la Convention d'Athènes de 1974  
relative au transport par mer de passagers et de leurs  
bagages et du Protocole de 2002 à la Convention)

**ARTICLE 1**

**Définitions**

Dans la présente convention, les termes suivants sont employés dans le sens indiqué ci-dessous:

1. a) «transporteur» désigne une personne par qui ou pour le compte de qui un contrat de transport a été conclu, que le transport soit effectivement assuré par cette personne ou par un transporteur substitué;
- b) «transporteur substitué» désigne une personne autre que le transporteur, que ce soit le propriétaire, l'affrèteur ou l'exploitant d'un navire, qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport;
- c) «transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport» désigne le transporteur substitué, ou le transporteur dans la mesure où ce dernier assure effectivement le transport;
2. «contrat de transport» signifie un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte pour le transport par mer d'un passager ou, le cas échéant, d'un passager et de ses bagages;
3. «navire» signifie uniquement un bâtiment de mer à l'exclusion de tout véhicule sur coussin d'air;
4. «passager» signifie toute personne transportée sur un navire,
  - a) en vertu d'un contrat de transport, ou
  - b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises non régi par la présente Convention;

5. «bagages» signifie tout objet ou véhicule transporté par le transporteur en vertu d'un contrat de transport, à l'exception:

- a) des biens ou des véhicules transportés en vertu d'un contrat d'affrètement d'un connaissement ou d'un contrat concernant à titre principal le transport de marchandises, et
- b) des animaux vivants;

6. «bagages de cabine» signifie les bagages que le passager a dans sa cabine ou qu'il a en sa possession, sous sa garde ou son contrôle. Sauf pour l'application du paragraphe 8 du présent article et de l'article 8, les bagages de cabine comprennent les bagages que le passager a dans son véhicule ou sur celui-ci;

7.«perte ou dommages survenus aux bagages» concerne également le préjudice matériel provenant de ce que les bagages n'ont pas été rendus au passager dans un délai raisonnable à compter du moment de l'arrivée du navire sur lequel les bagages ont été transportés ou auraient dû l'être, mais ne comprend pas les retards provenant de conflits du travail;

8. «transport» concerne les périodes suivantes:

- a) en ce qui concerne le passager et/ou ses bagages de cabine, la période pendant laquelle le passager et ses bagages de cabine se trouvent à bord du navire ou en cours d'embarquement ou de débarquement, et la période pendant laquelle ceux-ci sont transportés par eau du quai au navire ou vice-versa, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet ou si le bâtiment utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur. Toutefois, le transport ne comprend pas, en ce qui concerne le passager, la période pendant laquelle il se trouve dans une gare maritime, ou sur un quai ou autre installation portuaire;
  - b) en ce qui concerne les bagages de cabine, également la période pendant laquelle le passager se trouve dans une gare maritime ou sur un quai ou autre installation portuaire si ces bagages ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire et n'ont pas encore été rendus au passager;
  - c) en ce qui concerne les autres bagages qui ne sont pas des bagages de cabine, la période comprise entre le moment où ils ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire, à terre ou à bord, et le moment où ils ont été rendus par le transporteur, son préposé ou son mandataire;
9. «transport international» signifie tout transport dont le lieu de départ et le lieu de destination sont, selon le contrat de transport, situés dans deux États différents ou

dans un seul État si, selon le contrat de transport ou l'itinéraire prévu, il y a un port d'escale intermédiaire dans un autre État;

10. «organisation» désigne l'Organisation maritime internationale;

11. «Secrétaire général» désigne le Secrétaire général de l'organisation.

## **ARTICLE 1 bis**

### **Annexe**

L'annexe de la présente Convention fait partie intégrante de la Convention.

## **ARTICLE 2**

### **Application**

1. La présente Convention s'applique à tout transport international lorsque:
  - a) le navire bat le pavillon d'un État partie à la présente Convention ou est immatriculé dans un tel État, ou
  - b) le contrat de transport a été conclu dans un État partie à la présente Convention, ou
  - c) selon le contrat de transport, le lieu de départ ou de destination se trouve dans un État partie à la présente Convention.
2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, la présente Convention ne s'applique pas lorsque le transport est soumis à un régime de responsabilité civile prévu par les dispositions de toute autre convention internationale sur le transport de passagers ou de bagages par un mode de transport différent, pour autant que ces dispositions doivent être appliquées au transport par mer.

## **ARTICLE 3**

### **Responsabilité du transporteur**

1. En cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager causées par un événement maritime, le transporteur est responsable dans la mesure où le préjudice subi par le passager pour un même événement ne dépasse pas 250 000 unités de compte, sauf si le transporteur prouve que l'événement:

- a) résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible; ou
- b) résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer l'événement.

Si et dans la mesure où le préjudice dépasse la limite susmentionnée, le transporteur est en outre responsable à moins qu'il ne prouve que l'événement générateur du préjudice est survenu sans faute ou négligence de sa part.

2. En cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager non causées par un événement maritime, le transporteur est responsable si l'événement générateur du préjudice est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur. La preuve de la faute ou de la négligence incombe au demandeur.
3. En cas de préjudice résultant de la perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine, le transporteur est responsable si l'événement générateur du préjudice est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur. Il y a présomption de faute ou de négligence du transporteur en cas de préjudice causé par un événement maritime.
4. En cas de préjudice résultant de la perte ou de dommages survenus à des bagages autres que des bagages de cabine, le transporteur est responsable sauf s'il prouve que l'événement générateur du préjudice est survenu sans faute ou négligence de sa part.

5. Aux fins du présent article, on entend par:

- a) «événement maritime» désigne le naufrage, le chavirement, l'abordage ou l'échouement du navire, une explosion ou un incendie à bord du navire ou un défaut du navire;
- b) «faute ou négligence du transporteur» comprend la faute ou la négligence des préposés du transporteur agissant dans l'exercice de leurs fonctions;
- c) «défaut du navire» désigne tout mauvais fonctionnement, toute défaillance ou tout manque de conformité avec les règles de sécurité applicables s'agissant de toute

partie du navire ou de son équipement lorsqu'elle est utilisée pour la sortie, l'évacuation, l'embarquement et le débarquement des passagers; ou lorsqu'elle est utilisée pour la propulsion, la manœuvre, la sécurité de la navigation, l'amarrage, le mouillage, l'arrivée à un poste à quai ou sur un lieu de mouillage ou le départ d'un tel poste ou lieu, ou la maîtrise des avaries après un envahissement; ou lorsqu'elle est utilisée pour la mise à l'eau des engins de sauvetage; et

d) le «préjudice» exclut les dommages punitifs ou exemplaires.

6. La responsabilité du transporteur en vertu du présent article porte uniquement sur le préjudice causé par des événements survenus au cours du transport. La preuve que l'événement générateur du préjudice est survenu au cours du transport, ainsi que la preuve de l'étendue du préjudice, incombe au demandeur.

7. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours du transporteur contre tout tiers, ou ne l'empêche d'invoquer comme moyen de défense la négligence concurrente en vertu de l'article 6 de la présente Convention. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte au droit de limitation en vertu de l'article 7 ou de l'article 8 de la présente Convention.

8. La présomption de la faute ou de la négligence d'une partie ou l'attribution de la charge de la preuve à une partie n'empêche pas l'examen des preuves en faveur de cette partie.

#### ARTICLE 4

##### Transporteur substitué

1. Si tout ou partie du transport a été confié à un transporteur substitué, le transporteur reste néanmoins responsable, aux termes des dispositions de la présente Convention, pour l'ensemble du transport. En outre, le transporteur substitué, ainsi que ses préposés ou mandataires, est assujéti aux dispositions de la présente Convention et peut s'en prévaloir pour la partie du transport qu'il exécute lui-même.

2. Le transporteur est responsable, en ce qui concerne le transport exécuté par le transporteur substitué, des actes et omissions du transporteur substitué ainsi que de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.



3. Tout accord spécial en vertu duquel le transporteur assume des obligations qui ne sont pas imposées par la présente Convention ou renonce à des droits conférés par la présente Convention a effet à l'égard du transporteur substitué si ce dernier en convient de façon expresse et par écrit.
4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont responsables et dans la mesure où ils le sont, leur responsabilité est solidaire.
5. Aucune disposition du présent article ne doit porter atteinte au droit de recours du transporteur et du transporteur substitué.

#### **ARTICLE 4bis** **Assurance obligatoire**

1. Lorsque des passagers sont transportés à bord d'un navire immatriculé dans un État Partie qui est autorisé à transporter plus de douze passagers et que la présente Convention est applicable, le transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité en vertu de la présente Convention eu égard à la mort ou aux lésions corporelles de passagers. La limite de l'assurance obligatoire ou autre garantie financière ne doit pas être inférieure à 250 000 unités de compte par passager pour un même événement.
2. Un certificat attestant qu'une assurance ou une autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la présente convention est délivré à chaque navire après que l'autorité compétente d'un État partie s'est assurée qu'il est satisfait aux prescriptions du paragraphe 1. Lorsqu'il s'agit d'un navire immatriculé dans un État Partie, ce certificat est délivré ou visé par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation du navire; lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un État partie, le certificat peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de tout État partie. Le certificat doit être conforme au modèle figurant à l'Annexe de la présente Convention et comporter les renseignements suivants;
  - a) nom du navire, lettres ou numéro distinctifs et port d'immatriculation;

- b) nom et lieu de l'établissement principal du transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport;
  - c) numéro OMI d'identification du navire;
  - d) type et durée de la garantie,
  - e) nom et lieu de l'établissement principal de l'assureur ou de l'autre personne fournissant la garantie financière et, le cas échéant, lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou autre garantie financière a été souscrite; et
  - f) période de validité du certificat, qui ne saurait excéder celle de l'assurance ou autre garantie financière.
- 3.a) Un État Partie peut autoriser une institution ou un organisme reconnu par lui à délivrer le certificat. Cette institution ou cet organisme informe cet État de la délivrance de chaque certificat. Dans tous les cas, l'État Partie se porte pleinement garant du caractère complet et exact du certificat ainsi délivré et s'engage à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation.
- b) Un État partie notifie au Secrétaire général:
- i) les responsabilités spécifiques et les conditions de l'habilitation d'une institution ou d'un organisme reconnu par lui;
  - ii) le retrait d'une telle habilitation; et
  - iii) la date à compter de laquelle une telle habilitation ou le retrait d'une telle habilitation prend effet.  
L'habilitation ne prend pas effet avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date à laquelle une notification en ce sens a été donnée au Secrétaire général.
- c) L'institution ou l'organisme autorisé à délivrer des certificats conformément au présent paragraphe est, au minimum, autorisé à retirer ces certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont pas respectées. Dans tous les

cas, l'institution ou l'organisme signale ce retrait à l'État au nom duquel le certificat avait été délivré.

4. Le certificat est établi dans la ou les langues officielles de l'État qui le délivre. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, le texte comporte une traduction dans l'une de ces langues et, si l'État en décide ainsi, la langue officielle de cet État peut ne pas être utilisée.
5. Le certificat doit se trouver à bord du navire et une copie doit en être déposée auprès de l'autorité qui tient le registre d'immatriculation du navire ou, si le navire n'est pas immatriculé dans un État Partie, auprès de l'autorité de l'État qui a délivré ou visé le certificat.
6. Une assurance ou autre garantie financière ne satisfait pas aux prescriptions du présent article si elle peut cesser d'avoir effet, pour une raison autre que l'expiration de la période de validité indiquée dans le certificat, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date où préavis en a été donné à l'autorité spécifiée au paragraphe 5, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat n'ait été délivré avant la fin de ce délai. Les dispositions qui précèdent s'appliquent également à toute modification de l'assurance ou autre garantie financière ayant pour effet que celle-ci ne satisfait plus aux prescriptions du présent article.
7. L'État d'immatriculation du navire détermine les conditions de délivrance et de validité du certificat, sous réserve des dispositions du présent article.
8. Aucune disposition de la présente Convention n'est interprétée comme empêchant un État Partie de donner foi aux renseignements obtenus d'autres États ou de l'Organisation ou d'autres organismes internationaux concernant la situation financière des assureurs ou des autres personnes fournissant la garantie financière aux fins de la présente Convention. Dans de tels cas, l'État Partie qui donne foi à de tels renseignements n'est pas dégagé de sa responsabilité en tant qu'État qui délivre le certificat.
9. Les certificats délivrés ou visés sous l'autorité d'un État partie sont acceptés par les autres États parties aux fins de la présente convention et sont considérés par eux comme ayant la même valeur que les certificats qu'ils ont eux-mêmes délivrés ou visés, même lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un État partie. Un État partie peut à tout moment demander à l'État qui a délivré ou visé le

certificat de procéder à un échange de vues s'il estime que l'assureur ou le garant porté sur le certificat d'assurance n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la présente convention.

10. Toute demande en réparation couverte par une assurance ou autre garantie financière en vertu du présent article peut être formée directement contre l'assureur ou autre personne fournissant la garantie financière. Dans un tel cas, le montant figurant au paragraphe 1 constitue la limite de la responsabilité de l'assureur ou autre personne fournissant la garantie financière, même si le transporteur ou le transporteur substitué n'est pas en droit de limiter sa responsabilité. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le transporteur mentionné au paragraphe 1 serait fondé à invoquer conformément à la présente Convention (excepté ceux tirés de la faillite ou de la mise en liquidation). De surcroît, le défendeur peut se prévaloir du fait que le dommage résulte d'une faute intentionnelle de l'assuré, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par l'assuré contre lui. Le défendeur est dans tous les cas en droit d'obliger le transporteur et le transporteur substitué à se joindre à la procédure.

11. Tous fonds constitués par une assurance ou autre garantie financière souscrite en application du paragraphe 1 ne sont disponibles que pour le règlement des indemnités dues en vertu de la présente Convention et tout paiement de ces fonds dégage de toute responsabilité née de la présente Convention à raison des montants payés.

12. Un État partie n'autorise pas un navire soumis aux dispositions du présent article et battant son pavillon à être exploité à tout moment si ce navire n'est pas muni d'un certificat délivré en vertu du paragraphe 2 ou du paragraphe 15

13. Sous réserve des dispositions du présent article, chaque État Partie veille à ce qu'en vertu de son droit national, une assurance ou autre garantie financière correspondant aux exigences du paragraphe 1 couvre tout navire autorisé à transporter plus de douze passagers, quel que soit son lieu d'immatriculation, qui touche ou quitte un port de son territoire, dans la mesure où la présente Convention est applicable.

14. Nonobstant les dispositions du paragraphe 5, un État Partie peut notifier au Secrétaire général qu'aux fins du paragraphe 13 les navires ne sont pas tenus d'avoir à bord ou de produire le certificat prescrit au paragraphe 2 lorsqu'ils touchent ou quittent des ports situés dans son territoire, sous réserve que l'État Partie

qui délivre le certificat ait notifié au Secrétaire général qu'il tient, sous forme électronique, des dossiers accessibles à tous les États Parties, attestant l'existence du certificat et permettant aux États Parties de s'acquitter de leurs obligations en vertu du paragraphe 13.

15. Si un navire appartenant à un État Partie n'est pas couvert par une assurance ou autre garantie financière, les dispositions pertinentes du présent article ne lui sont pas applicables. Ce navire doit toutefois être muni d'un certificat délivré par les autorités compétentes de l'État d'immatriculation attestant que le navire appartient à cet État et que sa responsabilité est couverte à raison du montant prescrit conformément au paragraphe 1. Ce certificat suit d'aussi près que possible le modèle prescrit au paragraphe 2.

## ARTICLE 5

### Biens de valeur

Le transporteur n'est pas responsable en cas de perte ou de dommages survenus à des espèces, des titres négociables, de l'or, de l'argenterie, de la joaillerie, des bijoux, des objets d'art ou d'autres biens de valeur, sauf si ces biens de valeur ont été déposés auprès du transporteur qui a convenu de les garder en sûreté, le transporteur étant dans ce cas responsable à concurrence de la limite fixée au paragraphe 3 de l'article 8, à moins qu'une limite plus élevée n'ait été fixée d'un commun accord conformément au paragraphe 1 de l'article 10.

## ARTICLE 6

### Faute du passager

Si le transporteur établit que la mort ou les lésions corporelles du passager, la perte ou les dommages survenus à ses bagages sont dus, directement ou indirectement, à la faute ou à la négligence du passager, le tribunal saisi peut, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

**ARTICLE 7****Limite de responsabilité en cas de mort et de lésions corporelles**

1. La responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager en vertu de l'article 3 est limitée, dans tous les cas, à 400 000 unités de compte par passager pour un même événement. Si, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite.
2. Un État Partie peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale la limite de responsabilité prescrite au paragraphe 1, sous réserve que la limite de responsabilité prévue, le cas échéant, au niveau national ne soit pas inférieure à celle prescrite au paragraphe 1. Un État Partie qui fait usage de la faculté offerte dans le présent paragraphe notifie au Secrétaire général la limite de responsabilité adoptée ou le fait qu'il n'y en a pas.

**ARTICLE 8****Limite de responsabilité en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages et aux véhicules**

1. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine est limitée, dans tous les cas, à 2 250 unités de compte par passager et par transport.
2. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux véhicules, y compris tous les bagages transportés dans le véhicule ou sur celui-ci, est limitée, dans tous les cas, à 12 700 unités de compte par véhicule et par transport.
3. La responsabilité du transporteur, en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages autres que ceux visés aux paragraphes 1 et 2, est limitée, dans tous les cas, à 3 375 unités de compte par passager et par transport.
4. Le transporteur et le passager peuvent convenir que la responsabilité du transporteur est soumise à une franchise qui ne dépasse pas 330 unités de compte en cas de dommages causés à un véhicule et 149 unités de compte par passager en cas de perte ou de dommages survenus à d'autres bagages. Cette

somme est déduite du montant de la perte ou du dommage.

## ARTICLE 9

### Unité de compte et conversion

1. L'unité de compte mentionnée dans la présente Convention est le droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés au paragraphe 1 de l'article 3, au paragraphe 1 de l'article 4 bis, au paragraphe 1 de l'article 7 et à l'article 8 sont convertis dans la monnaie nationale de l'État dont relève le tribunal saisi du litige sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au droit de tirage spécial à la date du jugement ou à la date adoptée d'un commun accord par les parties.

La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un État Partie qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un État Partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet État Partie.

2. Toutefois, un État qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 peut, au moment de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation de la présente Convention ou de l'adhésion à celle-ci, ou à tout moment par la suite, déclarer que l'unité de compte visée au paragraphe 1 est égale à 15 francs or. Le franc or visé dans le présent paragraphe correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion du franc or en monnaie nationale s'effectue conformément à la législation de l'État en cause.
3. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 2 sont faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'État Partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, pour les montants prévus au paragraphe 1 de l'article 3, au paragraphe 1 de l'article 4 bis, au paragraphe 1 de l'article 7 et à l'article 8 que celle qui découlerait de l'application des trois premières phrases du paragraphe 1. Les États communiquent au Secrétaire général leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 2, selon le cas, lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente Convention ou d'adhésion

à celle-ci et chaque fois qu'un changement se produit dans cette méthode de calcul ou dans ces résultats.

## ARTICLE 10

### Dispositions supplémentaires relatives aux limites de responsabilité

.Le transporteur et le passager peuvent convenir de façon expresse et par écrit de limites de responsabilité plus élevées que celles prévues aux articles 7 et 8.

2. Les intérêts et les frais de justice ne sont pas inclus dans les limites de responsabilité prévues aux articles 7 et 8.

## ARTICLE 11

### Exonérations et limites que peuvent invoquer les préposés du transporteur

Si une action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué en raison de dommages visés par la présente Convention, ce préposé ou mandataire peut, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que peuvent invoquer le transporteur ou le transporteur substitué en vertu de la présente Convention.

## ARTICLE 12

### Cumul d'actions en responsabilité

1. Lorsque les limites de responsabilité prévues aux articles 7 et 8 prennent effet, elles s'appliquent au montant total de la réparation qui peut être obtenu dans le cadre de toutes les actions en responsabilité intentées en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager ou de perte ou de dommages survenus à ses bagages.
2. En ce qui concerne le transport exécuté par un transporteur substitué, le montant total de la réparation qui peut être obtenu de transporteur et du transporteur substitué, ainsi que de leurs préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à la charge soit du transporteur, soit du transporteur substitué, en vertu de la présente



convention, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées ne puisse être tenue pour responsable au-delà de la limite qui lui est applicable.

3. Dans tous les cas où le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué peut, en vertu de l'article 11 de la présente Convention, se prévaloir des limites de responsabilité visées aux articles 7 et 8, le montant total de la réparation qui peut être obtenu du transporteur ou, le cas échéant, du transporteur substitué et de ce préposé ou mandataire ne peut dépasser ces limites.

### ARTICLE 13

#### **Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité**

1. Le transporteur est déchu du bénéfice des limites de responsabilité visées aux articles 7 et 8 et au paragraphe 1 de l'article 10, s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.
2. Le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué ne peut se prévaloir de ces limites s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que ce préposé ou mandataire a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.

### ARTICLE 14

#### **Fondement des actions**

Aucune action en responsabilité, en cas de décès ou de lésions corporelles du passager ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, ne peut être intentée contre le transporteur ou le transporteur substitué, autrement que sur la base de la présente Convention.

**ARTICLE 15****Notification de la perte ou des dommages  
survenus aux bagages**

1. Le passager doit adresser des notifications écrites au transporteur ou à son mandataire:
  - a) dans le cas de dommages apparents causés à des bagages:
    - i) pour les bagages de cabine, avant le débarquement du passager ou au moment de ce débarquement;
    - ii) pour tous autres bagages, avant leur livraison ou au moment de cette livraison;
  - b) dans le cas de dommages non apparents causés aux bagages ou de perte de bagages, dans les quinze jours qui suivent la date du débarquement ou de la livraison ou la date à laquelle la livraison aurait dû avoir lieu.
2. Faute de se conformer aux dispositions du présent article, le passager est présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu ses bagages en bon état.
3. Les notifications écrites sont inutiles si l'état des bagages a fait l'objet d'un constat ou d'une inspection contradictoire au moment de leur réception..

**ARTICLE 16****Délai de prescription pour les actions en  
responsabilité**

1. Toute action en réparation du préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager, ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, est soumise à une prescription de deux ans.
2. Le délai de prescription court:
  - a) dans le cas de lésions corporelles, à partir de la date du débarquement du passager;
  - b) dans le cas d'un décès survenu au cours du transport, à partir de la date à laquelle le passager aurait dû être débarqué et, dans le cas de lésions corporelles s'étant produites au cours du transport et ayant entraîné le décès du passager après son débarquement, à partir de la date du décès; le délai ne peut toutefois dépasser trois ans à compter de la date du débarquement;
  - c) dans le cas de perte ou de dommages survenus aux bagages, à partir de la date du

débarquement ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, à compter de la date la plus tardive.

3. La loi du tribunal saisi régit les causes de suspension et d'interruption des délais de prescription, mais en aucun cas une action intentée en vertu de la présente Convention ne peut être introduite après expiration d'un des délais ci-après:

a) un délai de cinq ans à compter de la date du débarquement du passager ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, la plus tardive de ces deux dates étant prise en considération; ou, si l'expiration du délai ci-après intervient plus tôt,

b) un délai de trois ans à compter de la date à laquelle le demandeur a eu connaissance ou aurait raisonnablement dû avoir connaissance de la lésion, de la perte ou du dommage causé par l'événement.

c) Nonobstant les dispositions des paragraphes, 1, 2 et 3 du présent article, le délai de prescription peut être prorogé par déclaration du transporteur ou par accord entre les parties conclu après la survenance du dommage. Déclaration et accord doivent être consignés par écrit.

## ARTICLE 17

### Jurisdiction compétente

1. Une action intentée en vertu des articles 3 et 4 de la présente Convention doit être introduite, au choix du demandeur, devant l'une des juridictions énumérées ci-dessous, à condition que celle-ci soit située dans un État Partie à la présente Convention et conformément aux dispositions du droit interne de chaque État Partie en matière de compétence juridictionnelle dans les États où plusieurs tribunaux peuvent être saisis:

a) le tribunal de la résidence habituelle ou du principal établissement du défendeur;

b) le tribunal du lieu de départ ou du lieu de destination stipulé dans le contrat de transport;

c) un tribunal de l'État du domicile ou de la résidence habituelle du demandeur, si le défendeur a un siège de son activité dans cet État et est soumis à la juridiction de celui-ci;

d) le tribunal de l'État du lieu de conclusion du contrat de transport si le défendeur y a un siège de son activité et est soumis à la juridiction de cet État.

2. Une action intentée en vertu de l'article 4bis de la présente Convention doit être introduite, au choix du demandeur, devant l'une des juridictions auprès desquelles une action pourrait être intentée à l'encontre du transporteur ou du transporteur substitué conformément au paragraphe 1.

3. Après l'événement qui a causé le dommage, les parties peuvent convenir de la juridiction ou du tribunal arbitral auquel la demande d'indemnisation doit être soumise.

### **ARTICLE 17 bis** **Reconnaissance et exécution**

1. Tout jugement rendu par un tribunal compétent en vertu de l'article 17, qui est exécutoire dans l'État d'origine où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu dans tout État partie, sauf:

a) si le jugement a été obtenu frauduleusement; ou

b) si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de préparer sa défense.

2. Tout jugement qui est reconnu en vertu du paragraphe 1 est exécutoire dans chaque État partie dès que les procédures requises dans cet État ont été remplies. Ces procédures ne sauraient autoriser une révision au fond de la demande.

3. Un État Partie au présent Protocole peut appliquer d'autres règles pour la reconnaissance et l'exécution des jugements, sous réserve qu'elles aient pour effet d'assurer que les jugements soient reconnus et exécutés dans la même mesure au moins qu'en vertu des paragraphes 1 et 2.

**ARTICLE 18****Nullité des dispositions contractuelles**

Toute stipulation contractuelle, conclue avant l'événement qui a causé la mort ou les lésions corporelles du passager, ou la perte ou les dommages survenus à ses bagages et tendant à exonérer toute personne responsable en vertu de la présente Convention de sa responsabilité envers le passager ou à établir une limite de responsabilité inférieure à celle fixée par la présente Convention, sauf celle prévue au paragraphe 4 de.

l'article 8, ou à renverser le fardeau de la preuve qui incombe au transporteur ou au transporteur substitué, ou qui aurait pour effet de restreindre le choix spécifié au paragraphe 1 ou au paragraphe 2 de l'article 17, est nulle et non avenue; mais la nullité de cette stipulation n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, qui demeure soumis aux dispositions de la présente Convention.

**ARTICLE 19****Autres conventions sur la limitation de la  
Responsabilité**

La présente Convention ne modifie en rien les droits et obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés ou mandataires tels qu'ils résultent des conventions internationales sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

**ARTICLE 20****Domage nucléaire**

Nul ne peut être tenu pour responsable d'un dommage causé par un accident nucléaire en vertu de la présente convention:

- a) si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, amendée par le Protocole additionnel du 28 janvier 1964, ou en vertu de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommage nucléaire, ou en vertu de tout

amendement ou Protocole s'y rapportant qui est en vigueur; ou

- b) si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la législation nationale régissant la responsabilité du chef de tels dommages, à condition que cette législation soit à tous égards aussi favorable aux personnes susceptibles de subir des dommages que l'une ou l'autre des Conventions de Paris ou de Vienne, ou que tout amendement ou Protocole s'y rapportant qui est en vigueur.

## ARTICLE 21

### **Transports commerciaux effectués par des personnes morales de droit public**

La présente Convention s'applique aux transports effectués à titre commercial par un État ou d'autres personnes morales de droit public en vertu d'un contrat de transport tel que défini à l'article premier.

## ARTICLE 22

### **Déclaration de non-application**

1. Lors de l'adhésion à la présente Convention, de sa signature, de sa ratification, de son acceptation ou de son approbation, toute Partie peut déclarer par écrit qu'elle n'appliquera pas les dispositions de la présente convention, lorsque le passager et le transporteur sont des ressortissants de cette Partie.
2. Toute déclaration faite en vertu du paragraphe 1 du présent article peut être retirée à tout moment au moyen d'une notification écrite adressée au Secrétaire général.

**ARTICLE 22 bis**  
**Clauses finales de la Convention**

Les clauses finales de la présente Convention sont les articles 17 à 25 du Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages. Dans la présente Convention, les références aux États Parties sont considérées comme des références aux États Parties à ce Protocole.

**CLAUSES FINALES**

[Articles 17 à 25 du Protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages]

**ARTICLE 17**  
**Signature, ratification, acceptation, approbation et**  
**adhésion**

Le présent Protocole est ouvert à la signature, au Siège de l'Organisation, du 1<sup>er</sup> mai 2003 au 30 avril 2004 et reste ensuite ouvert à l'adhésion.

2. Les États peuvent exprimer leur consentement à être liés par le présent Protocole par;
  - a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou
  - b) signatures ou
  - c) adhésion.
3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.
4. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement au présent Protocole à l'égard de tous les actuels États Parties, ou après l'accomplissement de toutes les mesures requises pour l'entrée en vigueur de l'amendement à l'égard de ces États Parties, est réputé s'appliquer au présent Protocole tel que modifié par l'amendement.

5. Un État ne doit pas exprimer son consentement à être lié par le présent Protocole à moins de dénoncer, au cas où il y serait Partie:
- a) la Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, faite à Athènes le 13 décembre 1974;
  - b) le Protocole de la Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, fait à Londres le 19 novembre 1976; et
  - c) le Protocole de 1990 modifiant la Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, fait à Londres le 29 mars 1990.

Avec effet à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole pour cet État conformément à l'article 20.

## ARTICLE 18

### États ayant plus d'un régime juridique

1. S'il comprend deux ou plusieurs unités territoriales dans lesquelles des régimes juridiques différents sont applicables pour ce qui est des matières traitées dans le présent Protocole, un État peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que le présent Protocole s'applique à l'ensemble de ses unités territoriales ou seulement à une ou plusieurs d'entre elles, et il peut modifier cette déclaration en soumettant une autre déclaration à tout moment.
2. La déclaration est notifiée au Secrétaire général et précise expressément les unités territoriales auxquelles s'applique le présent Protocole.
3. Dans le cas d'un État partie qui a fait une telle déclaration.
  - a) les références à l'État d'immatriculation d'un navire et, pour ce qui est d'un certificat d'assurance obligatoire, à l'État qui a délivré ou visé le certificat, sont interprétées comme se rapportant respectivement à l'unité territoriale dans laquelle le navire est immatriculé et à celle qui délivre ou vise le certificat;
  - b) les références aux prescriptions du droit national, à la limite nationale de responsabilité et à la monnaie nationale sont interprétées comme se rapportant respectivement aux prescriptions du droit, à la limite de responsabilité et à la monnaie



- de l'unité territoriale pertinente; et
- c) les références aux tribunaux des États Parties et aux jugements qui doivent être reconnus dans ces États sont interprétées comme se rapportant respectivement aux tribunaux de l'unité territoriale pertinente et aux jugements qui doivent être reconnus dans cette unité territoriale.

## ARTICLE 19

### Organisations régionales d'intégration économique

1. Une organisation régionale d'intégration économique constituée d'États souverains qui lui ont transféré compétence pour certaines matières dont traite le présent Protocole peut signer, ratifier, accepter ou approuver le présent Protocole ou y adhérer. Une organisation régionale d'intégration économique qui est Partie au présent Protocole a les droits et les obligations d'un État Partie, dans la mesure où elle a compétence pour les matières dont traite le présent Protocole.

2. Lorsqu'une organisation régionale d'intégration économique exerce son droit de vote sur des matières pour lesquelles elle a compétence, elle dispose d'un nombre de voix égal au nombre de ses États Membres qui sont Parties au présent Protocole et qui ont transféré à l'organisation compétence pour la matière en question. Une organisation régionale d'intégration économique n'exerce pas son droit de vote si ses États Membres exercent le leur, et inversement.

3. Lorsque le nombre d'États Parties est pertinent aux fins du présent Protocole, y compris les articles 20 et 23 du présent Protocole mais non exclusivement, l'organisation régionale d'intégration économique ne compte pas comme un État Partie en sus de ses États Membres qui sont des États Parties.

4. Au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, l'organisation régionale d'intégration économique fait une déclaration au Secrétaire général spécifiant les matières dont traite le présent Protocole pour lesquelles ses États Membres qui sont signataires du présent Protocole ou Parties au présent Protocole lui ont transféré compétence, ainsi que toutes autres restrictions pertinentes quant à l'étendue de cette compétence. L'organisation régionale d'intégration économique notifie promptement au Secrétaire général toute modification de la répartition des compétences spécifiée dans la déclaration visée dans le présent paragraphe, y compris les nouveaux transferts de compétence. Une telle déclaration est communiquée par le Secrétaire général, conformément à l'article 24 du présent Protocole.

6. Les États Parties qui sont des États Membres d'une organisation régionale d'intégration économique qui est Partie au présent Protocole sont présumés avoir compétence en ce qui concerne toutes les matières traitées par le présent Protocole pour lesquelles des transferts de compétence à l'organisation n'ont pas été expressément déclarés ou notifiés en vertu du paragraphe 4.

## ARTICLE 20

### Entrée en vigueur

1. Le présent Protocole entre en vigueur douze mois après la date à laquelle 10 États, soit l'ont signé sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général.
2. Pour tout État qui le ratifie, l'accepte, l'approuve ou y adhère après que les conditions d'entrée en vigueur prévues au paragraphe 1 ont été remplies, le présent Protocole entre en vigueur trois mois après la date du dépôt par cet État de l'instrument approprié, mais pas avant l'entrée en vigueur du présent Protocole conformément au paragraphe 1.

## ARTICLE 21

### Dénonciation

1. Le présent Protocole peut être dénoncé par l'un quelconque des États Parties à tout moment après la date à laquelle il entre en vigueur à l'égard de cet État.
2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.
3. La dénonciation prend effet douze mois après la date du dépôt de l'instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans cet instrument.
4. Entre les États Parties au présent Protocole, la dénonciation par l'un quelconque d'entre eux de la Convention conformément à l'article 25 de celle-ci n'est en aucun cas interprétée comme une dénonciation de la Convention telle que révisée par le présent Protocole.

**ARTICLE 22****Révision et modification**

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou de modifier le présent Protocole.
2. L'Organisation convoque une conférence des États Parties au présent Protocole, ayant pour objet de le réviser ou de le modifier, à la demande du tiers au moins des États Parties.

**ARTICLE 23****Modification des limites**

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 22, la procédure spéciale définie dans le présent article s'applique uniquement aux fins de modifier les limites fixées au paragraphe 1 de l'article 3, au paragraphe 1 de l'article 4bis, au paragraphe 1 de l'article 7 et à l'article 8 de la Convention, telle que révisée par le présent Protocole.
2. À la demande d'au moins la moitié et, en tout cas, d'un minimum de six des États Parties au présent Protocole, toute proposition visant à modifier les limites, y compris les franchises, prévues au paragraphe 1 de l'article 3, au paragraphe 1 de l'article 4 bis, au paragraphe 1 de l'article 7 et à l'article 8 de la Convention, telle que révisée par le présent Protocole, est diffusée par le Secrétaire général à tous les Membres de l'Organisation et à tous les États Parties.
3. Tout amendement proposé et diffusé suivant la procédure ci-dessus est soumis au Comité juridique de l'Organisation (ci-après dénommé «le Comité juridique») pour que ce dernier l'examine six mois au moins après la date à laquelle il a été diffusé.
4. Tous les États Parties à la Convention, telle que révisée par le présent Protocole, qu'ils soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisés à participer aux délibérations du Comité juridique en vue d'examiner et d'adopter les amendements.
5. Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des États Parties à la Convention, telle que révisée par le présent Protocole, présents et votants au sein du Comité juridique, élargi conformément au paragraphe 4, à condition que la moitié au moins des États Parties à la Convention, telle que révisée par le présent Protocole, soient présents au moment du vote.

6. Lorsqu'il se prononce sur une proposition visant à modifier les limites, le comité juridique tient compte de l'expérience acquise en matière d'événements et en particulier, du montant des dommages qui en résultent des fluctuations de la valeur des monnaies et de l'incidence de l'amendement proposé sur le coût des assurances.

7. a) Aucun amendement visant à modifier les limites en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle le présent Protocole a été ouvert à la signature, ni d'un délai de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur d'un amendement antérieur adopté en vertu du présent article;

b) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant à la limite fixée dans la Convention, telle que révisée par le présent Protocole, majorée de six pour cent par an, en intérêt composé, à compter de la date à laquelle le présent Protocole a été ouvert à la signature;

c) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant au triple de la limite fixée dans la Convention, telle que révisée par le présent Protocole.

8. Tout amendement adopté conformément au paragraphe 5 est notifié par l'Organisation à tous les États Parties. L'amendement est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai de dix-huit mois après la date de sa notification, à moins que, durant cette période, un quart au moins des États qui étaient des États Parties au moment de l'adoption de l'amendement ne fassent savoir au Secrétaire général qu'ils ne l'acceptent pas, auquel cas l'amendement est rejeté et n'a pas d'effet.

9. Un amendement réputé avoir été accepté conformément au point 8 entre en vigueur dix-huit mois après son acceptation.

10. Tous les États Parties sont liés par l'amendement, à moins qu'ils ne dénoncent le présent Protocole, conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article 21, six mois au moins avant l'entrée en vigueur de cet amendement. Cette dénonciation prend effet lorsque l'amendement entre en vigueur.

11. Lorsqu'un amendement a été adopté mais que le délai d'acceptation de dix-huit mois n'a pas encore expiré, tout État devenant État Partie durant cette période est lié par l'amendement si celui-ci entre en vigueur. Un État qui devient État Partie après expiration de ce délai est lié par tout amendement qui a été accepté conformément au paragraphe 8. Dans les cas visés par le présent paragraphe, un État est lié par un amendement à compter de la date d'entrée en vigueur de l'amendement ou de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole à l'égard de cet État, si cette dernière date est postérieure.

**ARTICLE 24**  
**Dépositaire**

1. Le présent Protocole et tout amendement adopté en vertu de l'article 23 sont déposés auprès du Secrétaire général.
2. Le Secrétaire général;
  - a) informe tous les États qui ont signé la Convention ou y ont adhéré:
    - i) de toute nouvelle signature ou de tout dépôt d'un nouvel instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ainsi que de leur date;
    - ii) de toute déclaration et communication effectuées en vertu des paragraphes 2 et 3 de l'article 9, du paragraphe 1 de l'article 18 et du paragraphe 4 de l'article 19, de la Convention telle que révisée par le présent Protocole;
    - iii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;
    - iv) de toute proposition visant à modifier les limites, qui a été présentée conformément au paragraphe 2 de l'article 23 du présent Protocole;
    - v) de tout amendement qui a été adopté conformément au paragraphe 5 de l'article 23 du présent Protocole;
    - vi) de tout amendement qui est réputé avoir été accepté en vertu du paragraphe 8 de l'article 23 du présent Protocole ainsi que de la date à laquelle l'amendement entre en vigueur, conformément aux paragraphes 9 et 10 de cet article;
    - vii) de tout dépôt d'un instrument de dénonciation du présent Protocole ainsi que de la date du dépôt et de la date à laquelle cette dénonciation prend effet;
    - viii) de toute communication prévue par l'un quelconque des articles du présent Protocole;
  - b) transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les États qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré.
3. Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général en transmet le texte au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication, conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

**ARTICLE 25**

**Langues**

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, tous les textes faisant également foi.

FAIT À LONDRES le premier novembre 2002.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Protocole.

## الملحق رقم 04

**CERTIFICAT D'ASSURANCE OU AUTRE GARANTIE FINANCIÈRE  
RELATIVE À LA RESPONSABILITÉ EN CAS DE MORT ET DE  
LÉSIONS CORPORELLES DES PASSAGERS**

Délivré conformément aux dispositions de l'article 4bis de la Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages

Nom du navire .....

Numéro ou lettres distinctifs .....

Numéro OMI d'identification du navire.....

Port d'immatriculation .....

Nom et adresse complète de l'établissement principal du transporteur qui assure effectivement le transport

.....

Il est certifié que le navire susmentionné est couvert par une police d'assurance ou autre garantie financière satisfaisant aux prescriptions de l'article 4bis de la Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

Type de garantie .....

Durée de la garantie .....

Nom et adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants)

Nom

.....

Adresse

.....

Le présent certificat est valable jusqu'au .....

Délivré ou visé par le Gouvernement de .....

.....

(nom complet de

l'État) OU

Il conviendrait d'utiliser le texte suivant lorsqu'un État Partie se prévaut des dispositions du paragraphe 3 de l'article 4bis:

Le présent certificat est délivré sous l'autorité du Gouvernement de

..... (nom complet  
de l'État) par (nom de

l'institution ou de l'organisme) À ..... le .....  
(lieu) (date)

.....

..... (signature et titre du fonctionnaire  
qui délivre ou vise le certificat)

### Notes explicatives:

1 En désignant l'État, on peut, si on le désire, mentionner l'autorité publique compétente du pays dans lequel le certificat est délivré.

2 Lorsque le montant total de la garantie provient de plusieurs sources, il convient d'indiquer le montant fourni par chacune d'elles.

3 Lorsque la garantie est fournie sous plusieurs formes, il y a lieu de les énumérer.

4 Dans la rubrique "Durée de la garantie", il convient de préciser la date à laquelle celle-ci prend effet.

5 Dans la rubrique "Adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants)", il convient d'indiquer l'adresse de l'établissement principal de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants). Si nécessaire, il convient d'indiquer le lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite.



## الملحق رقم 05

**Certificat de Sécurité pour navire à passagers**

Pour un<sup>1</sup> voyage international  
un court

Délivré en vertu des dispositions de la

**CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974  
POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER,**

et conformément à la résolution a.883(21) de l'assemblée  
relative à l'application mondiale et uniforme du système  
harmonisé de visites et de délivrance des certificats

par \_\_\_\_\_

**Caractéristique du navire :**

Nom du navire .....  
Numéro ou lettres distinctifs .....  
Port d'immatriculation .....  
Jauge brute .....  
Zones océanique dans lesquelles le navire est autorisé à naviguer  
(Règles IV/2).....  
Numéro OMI<sup>12</sup> .....

Date à laquelle la quille a été posée ou laquelle la Construction du navire se  
trouvait à un stade équivalent ou, le cas échéant, date à laquelle des travaux de  
construction ou de la transformation ou modification d'une importance majeure

2 Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté :

Que le navire satisfaisait aux prescriptions de la convention  
en ce qui concerne :

- 1 la structure, les machines principales et auxiliaires, les  
chaudières et  
autres récipients sous pression ;
- 2 les dispositions et détails relatifs au compartimentage  
étanche à  
l'eau ;
- 3 les lignes de charge de compartimentage suivantes :

ont

commencé

IL EST CERTIFIE :

1 Que le navire à été visité conformément aux prescription de la règle E7 de la convention

Lignes de charge de compartimentage déterminées et marquées sur la muraille Au milieu du navire ( règle II-1/13) :	Franc-bord	A utiliser quand les espaces affectés aux passagers comprennent les volumes suivants pouvant être occupés soit par des passagers, soit par marchandises
C.1		
C.2		
C3		

Que le navire satisfaisait aux prescriptions de la convention en ce qui concerne les mesures prises à la construction en vue de la protection contre l'incendie, les systèmes et les dispositifs de protection contre L'incendie et les plans de lutte contre l'incendie ;

- 2.3 Que les engins de sauvetage et l'armement des embarcations de sauvetage des radeaux de sauvetage et des canots de secours satisfaisaient aux prescriptions de la convention ;
- 2.4 Que le navire était pourvu d'un appareil lance-amarre et d'installation radioélectrique utilisés dans les engins de sauvetage, conformément aux prescriptions de la convention ;
- 2.5 Que le navire satisfaisait aux prescriptions de la convention en ce qui concerne les installations radioélectriques ;
- 2.6 Que le fonctionnement des installations radioélectrique utilisée dans les engins de sauvetage satisfaisait aux prescriptions de la convention ;
- 2.7 Que le navire satisfaisait aux prescriptions de la convention en ce qui concerne le matériel de navigation de bord, les moyens d'embarquement des pilotes et les publications nautiques ;

- 2.8 Que le navire était pourvu de feux, de marques, de moyens de signalisation sonore et de signaux de détresse, conformément aux prescriptions de la convention et du Règlement international pour prévenir les abordages en mer en vigueur ;
- 2.9 Que le navire satisfaisait à tous autres égards aux prescriptions Pertinentes de la convention.
3. Qu'un certificat d'exemption a / n'a pas été délivré

Le présent certificat est valable jusqu'au .....

Délivré à .....

Le

## الملحق رقم 06

**FICHE D'EQUIPEMENT POUR LE CERTIFICAT  
DE SECURITE POUR NAVIRE A PASSAGERS**

**La présente fiche doit être jointe en permanence  
Au certificat de sécurité pour navire à passagers**

**FICHE D'EQUIPEMENT VISANT A SATISFAIRE  
A LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974  
POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER,**

et conformément à la résolution a.883 (21) de F Assemblé  
relative à l'application mondiale et uniforme du système  
Harmonisé de visites et de délivrance des certificats

**1- Caractéristique du navire :**

Nom du navire .....  
Numéro ou lettres distinctifs .....  
Nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter .....  
Nombre minimal de personne ayant des qualifications  
requis pour exploiter les installations radioélectrique

**2- Détails des engins de sauvetage :**

1	Nombre total de personnes pour les quelles H est prévu des engins de sauvetage		
		Bâbord	Tribord
2	Nombre total d'embarcations de sauvetage		
2.1	Nombre total de personnes qu'elles peuvent recevoir		
2.2	Nombre d'embarcations de sauvetage partiellement fermés (règle III/21 et Recueil LSA, section 4.5)		
2.3	Nombre d'embarcations de sauvetage complètement		

**3-Détails des installations radioélectriques :**

Installations	Equipement à bord
1. Système primaires 1.1 Installations radioélectrique VHF : 1.1.1 Codeur ASN 1.1.2 Récepteur de veille ASN	
1.2 Installations radioélectriques MF : 1.2.1 Codeur ASN 1.2.2 Récepteur de veille ASN 1.2.3 Radiotéléphonie 1.3 Installations radioélectrique MF/HF : 1.3.1 Codeur ASN 1.3.2 Récepteur de veille ASN 1.3.3 Radiotéléphonie 1.3.4 Radiotélégraphie à impression directe 1.4 Station terrienne de navire INMARSAT  2. Moyens secondaires d'alerte  3. Dispositifs pour la réception de renseignement sur La sécurité maritime 3.1 Récepteur NAVTEX 3.2 Récepteur AGA 3.3 Récepteur HF de radiotélégraphie à impression directe  4. RLS par satellite : 4.1 COSPAS-SARSAT 4.2 INMARSAT	

**4-Méthode utilisées pour assurer la disponibilité des installations radioélectriques**

- 4.1 Installation en double du matériel .....
- 4.2 Entretien à terre .....
- 4.3 Capacité d'entretien en mer .....

3	Nombre d'embarcations de sauvetage à moteur (comprises nombre total d'embarcations de sauvetage indiqué ci-dessus)	
3.1	Nombre d'embarcations de sauvetage munies de projecteurs	
4	Nombre de canots de secours	
4.1	Nombre de canots compris dans le nombre total d'embarcations de sauvetage indiqué ci-dessus	
5	Radeaux de sauvetage	
5.1	Radeaux de sauvetage exigeant des dispositifs approuvés de mise à l'eau :	
5.1.1	Nombre de radeaux de sauvetage	
5.1.2	Nombre de personnes qu'ils peuvent recevoir	
5.2	Radeaux de sauvetage n'exigeant pas de dispositifs approuvés de mise à l'eau :	
5.2.1	Nombre de radeaux de sauvetage	
5.2.2	Nombre de personnes qu'ils peuvent recevoir	
6	Engins flottant :	
6.1	Nombre d'engins	
6.2	Nombre de personnes qu'ils peuvent supporter	
7	Nombre de bouées de sauvetage	
8	Nombre de brassière de sauvetage	
9	Combinaisons d'immersion :	
9.1	Nombre total	
9.2	Nombre de combinaisons satisfaisant aux prescriptions applicables aux brassière de sauvetage	
10	Nombre de moyens de protection thermique	
11	Installations radioélectriques utilisées dans les engins de	
11.2	Nombre d'émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques VHF.	

# قائمة المراجع

\* باللغة العربية:

أولاً: المراجع العامة:

- \* أحمد محمود خليل، موسوعة التشريعات البحرية تأصيلاً و فقهاً و قضاءً، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2010.
- \* إيمان فتحي حسن الجميل، المالك و المجهز للسفن البحرية، الطبعة الأولى، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2014.
- \* إيمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني و الاتفاقيات الدولية، دراسة مقارنة، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2009.
- \* أحمد سعيد الزقرد، عقد الرحلة، الطبعة الأولى، ديوان المكتبة العصرية، مصر، 2008.
- \* أحمد شوقي محمد عبد الرحمن، النظرية العامة للالتزام، منشأة المعارف، مصر، 2008.
- \* إسلام هاشم عبد المقصود سعد، الحماية القانونية للمستهلك بين القانون المدني و الفقه الإسلامي، دراسة مقارنة، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2014.
- \* أكرم محمد حسين التميمي، التنظيم القانوني للمهني، دراسة مقارنة في نطاق الأعمال التجارية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2010.
- \* بن داود إبراهيم، قانون حماية المستهلك وفق أحكام القانون رقم 03/09 المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش، الطبعة الأولى، دار الكتاب الحديث، مصر، 2013.
- \* بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء الثاني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1999.
- \* بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع و التطبيق، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن، 2009.
- \* توفيق حسن فرج، جلال علي العدوي، النظرية العامة للالتزام، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2002.



- \* جمال عبد الرحمان محمد علي، العقد السياحي، مطبعة كلية علوم بني سويف، مصر، 2003.
- \* جاك غستان، المطول في القانون المدني، تكوين العقد، ترجمة منصور القاضي، الطبعة الأولى، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر والتوزيع، 2000.
- \* حسنين محمد، الوجيز في نظرية الالتزام، المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية، الجزائر، 1983.
- \* حسني محمود عبد الدايم، العقود الاحتكارية بين الفقه الإسلامي والقانون المدني، دراسة مقارنة، دار الفكر الجامعي، مصر، 2007.
- \* حسام الدين فتحي ناصف، نظام رقابة القضاء الوطني للحكم الأجنبي، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية للنشر و التوزيع، مصر، 1996.
- \* خالد ممدوح إبراهيم، أمن المستهلك الإلكتروني، الدار الجامعية، مصر، 2008.
- \* خالد ممدوح إبراهيم، حماية المستهلك في العقد الإلكتروني، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، مصر، 2009.
- \* سوزان علي حسن، التشريعات السياحية و الفندقية، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2003.
- \* سوزان علي حسن، عقد الوكالة بالعمولة للنقل وفقا لقانون التجارة رقم 17 لسنة 1990، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2009.
- \* سوزان علي حسن، مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل في النقل الداخلي و الدولي و المتعدد الوسائط ، منشأة المعارف، مصر، 1999.
- \* سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2003.

- \* سعيد يحيى، الوجيز في التجارة البحرية الدولية و النصوص و الاتفاقيات الدولية و الأدوار المتبعة للريان و ملاك السفن، المكتب العربي الحديث، مصر، 2007.
- \* سميحة القليوبي، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر، 1987.
- \* سامي بديع منصور، نصري أنطوان دياب، عبده جميل غصوب، القانون الدولي الخاص، تنازع الاختصاص التشريعي، الجزء الثاني، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع، مصر، 2009.
- \* شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري و البحري و الجوي، دار الفكر الجامعي، مصر، 2005.
- \* صفاء إسماعيل وسمي، حماية المستهلك في القانون الدولي الخاص، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، مصر، 2016.
- \* صلاح محمد سليمان، إجراءات و قواعد التحقيق في الحوادث البحرية ، الطبعة الأولى، مكتبة القانون و الاقتصاد، المملكة العربية السعودية، 2014.
- \* صلال حسين علي الجبوري، تعويض الضرر الأدبي في المسؤولية المدنية، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، مصر، 2014.
- \* صلاح محمد سليمان، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية و التعويض، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، مصر، 2007.
- \* طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن، 2007.
- \* طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن، 2010.
- \* طه عبد المولى طه ، التعويض عن الأضرار الجسدية في ضوء الفقه و القضاء ، دار الكتب القانونية، مصر ، 2002.

- \* طلبة وهبة خطاب ، المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص بالمجان ، دراسة قضائية مقارنة، دار الفكر العربي للطباعة و النشر، مصر.
- \* طارق جمعة سيف، التأمين البحري في إطار الاعتماد المستندي، دار الفكر الجامعي، مصر، 2011.
- \* طارق جمعة سيف، تأمين النقل الدولي، البحري، الجوي، البري، النهري، دار الفكر الجامعي، مصر، 2008.
- \* عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، مصر، 2008.
- \* عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2006.
- \* عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديد و المستحدث من أحكام النقض، منشأة المعارف، مصر، 2000.
- \* عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، الطبعة الأولى، دار الفكر و القانون للنشر و التوزيع، مصر، 2011.
- \* عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص، دار الفكر و القانون للنشر و التوزيع، مصر، 2012.
- \* علاء الدين زكي، المسؤولية الجنائية لريان السفينة في القانون البحري، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، 2015.
- \* عزيز العكلي، الوسيط في شرح القانون التجاري، الجزء الأول، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن، 2008.
- \* عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، نظرية الالتزام بوجه عام، المجلد الأول، الطبعة الثالثة، منشورات الحلبي الحقوقية ، لبنان ، 2009.
- \* علي فيلاي، الالتزامات، النظرية العامة للعقد، الطبعة الثالثة، موفم للنشر، الجزائر، 2013.

- \* عبد المنعم فرج الصدة، نظرية العقد في قوانين البلاد العربية، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، لبنان، 1974.
- \* علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1998.
- \* عبد الحميد مرسي عنبر، شركات النقل البحري، دار النهضة العربية للطبع والنشر، مصر، 2014.
- \* عادل علي المقدادي، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، دراسة مقارنة، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن ، 1997.
- \* عليفاتك، حماية المستهلك و تأثير المنافسة على ضمان سلامة المنتج، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، مصر، 2013.
- \* عيسى غسان راضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص و أمتعتهم ، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن ، 2008.
- \* عبد الحميد محمد الحوسني، التحكيم البحري وفقا لقانون الإجراءات المدنية الإماراتي و القانون المصري و الاتفاقيات الدولية، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2007.
- \* عبد الفتاح بيومي حجازي، النظام القانوني لتنفيذ الأحكام الأجنبية في مصر، دراسة متعمقة في القانون الدولي الخاص، الطبعة الأولى، دار الكتب القانونية، مصر، 2007.
- \* فاضلي إدريس، الوجيز في النظرية العامة للالتزام، قصر الكتاب، الجزائر، 2007.
- \* فانتن حسين حوى، الوجيز في قانون حماية المستهلك، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2012.
- \* فوزي محمد سامي، شرح القانون التجاري، الجزء الأول، الطبعة العاشرة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2006.

- \* فوزي محمد سامي، شرح القانون التجاري، الطبعة الأولى، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1997.
- \* فايز نعيم رضوان ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية وفقا لأحكام القانون رقم 17 لسنة 1990، دار النهضة العربية ، مصر ، 2003.
- \* فاروق إبراهيم جاسم، القانون الجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2017.
- \* كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، مصر، 1997.
- \* لعشب محفوظ بن حامد، عقد الإذعان في القانون المدني الجزائري و المقارن، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1990.
- \* محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2005.
- \* محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2005.
- \* محمد عبد الفتاح ترك، شرط التحكيم بالإحالة و أساس التزام المرسل إليه بشرط التحكيم، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2006.
- \* محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2004.
- \* محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي ، القانون البحري و الجوي ، الطبعة الأولى ، منشورات الحلبي الحقوقية ، لبنان ، 2005 .
- \* محمود سمير الشرقاوي، محمد القليوبي، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر، 2011.
- \* محمد القليوبي، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، مصر ، 1982.
- \* محمود مختار أحمد بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، مصر، 1999.

- \* محمد محمد هلالية، الوجيز في القانون الخاص البحري، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، مصر.
- \* محمد حسن قاسم، محمد السيد الفقي، أساسيات القانون، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2003.
- \* محمد حسين منصور، النظرية العامة للالتزام، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2006.
- \* مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006.
- \* مصطفى كمال طه، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، مصر، 2007.
- \* مصطفى كمال طه، النظرية العامة للقانون التجاري و البحري، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006.
- \* محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني، النظرية العامة للالتزامات، الجزء الأول، الطبعة الرابعة، دار الهدى عين مليلة، الجزائر، 2009.
- \* منى أبوبكر الصديق، الالتزام بإعلام المستهلك عن المنتجات، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2013.
- \* مصطفى أحمد أبو عمرو، موجز أحكام قانون حماية المستهلك، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2011.
- \* مجيد حميد العنكبي، قانون النقل العراقي، المبادئ والأحكام، منشورات مركز البحث القانونية، العراق، 1984.
- \* مصطفى الجمال، مصادر الالتزام، دار المطبوعات الجامعية، مصر، 1999.
- \* محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزء الثالث، دار النهضة العربية للطبع و النشر والتوزيع، مصر، 2004.

- \* محمد نصر محمد ، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، الطبعة الأولى، مكتبة القانون و الاقتصاد، المملكة العربية السعودية، 2012.
- محمود محمد عباينه، أحكام عقد النقل، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن، 2015.
- \* موفق حماد عبد، الحماية المدنية للمستهلك في التجارة الإلكترونية، الطبعة الأولى ، منشورات زين الحقوقية و الأدبية ، لبنان ، 2011.
- \* محمد أحمد المعداوي عبد ربه ، المسؤولية المدنية عن أفعال المنتجات الخطرة ، دراسة مقارنة، دار الجامعة الجديدة ، مصر ، 2012.
- \* مدحت عباس خلوصي، السفينة و القانون البحري ، الشهابي للطباعة و النشر ، مصر ، 1993.
- \* محمد عبد الغفور العماوي، التعويض عن الأضرار الجسدية و الأضرار المجاورة لها، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن، 2012.
- \* محمد زهدور ، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية و مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، الطبعة الأولى، دار الحداثة للنشر و التوزيع، لبنان، 1990.
- \* مصطفى العوجي، القانون المدني ، المسؤولية المدنية، الجزء الثاني، الطبعة الثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2004.
- \*محمود محمد أبو شاور ، حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية حسب اتفاقية مونتريال ، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2017.
- \* محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2005.
- \* محمد عبد الفتاح ترك، شرط التحكيم بالإحالة و أساس التزام المرسل إليه بشرط التحكيم، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2006.

- \* محمد مبروك اللافى، تنازع القوانين و تنازع الاختصاص القضائي الدولي، دراسة مقارنة في المبادئ العامة و الحلول الوضعية المقررة في التشريع الليبي، منشورات الجامعة المفتوحة، الدار الوطنية للكتب، ليبيا، 1994.
- \* محمد كمال فهمي، أصول القانون الدولي الخاص، الطبعة الثانية، مؤسسة الثقافة الجامعية، مصر، 1997.
- \* نبيل إبراهيم سعد ، النظرية العامة للالتزام ، الجزء الأول، دار النهضة العربية، مصر، 1995.
- \* نعمان محمد مختار، التأمين التجاري و التأمين الإسلامي بين النظرية و التطبيق، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2005.
- \* هاني دويدار ، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة ، مصر، 2014.
- \* هاني دويدار، النقل البحري و الجوي، الطبعة الأولى ، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2008.
- \* هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، سوريا، 1976.
- \* يعقوب يوسف صرخوه ، الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي رقم 28 لسنة 1990 ، الكويت ، الطبعة الثانية ، 1988.
- ثانياً: المراجع المتخصصة:**
- \* إيمان فتحي حسن الجميل، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، الطبعة الأولى، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2016.
- \* إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي و الدولي ، دراسة للالتزام بالسلامة في النقل البري و البحري و الجوي، دار النهضة العربية، مصر، 1980.



- \* عبد القادر أقصاصي، الالتزام بضمان السلامة في العقود، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، مصر، 2010.
- \* عابد فايد عبد الفتاح فايد، الالتزام بضمان السلامة في عقود السياحة، دار النهضة العربية، مصر، 2006.
- \* محمد علي عمران، الالتزام بضمان السلامة و تطبيقاته في بعض العقود، دراسة فقهية و قضائية في كل من مصر وفرنسا، دار النهضة العربية، 1980.
- \* محمد وحيد محمد علي، الالتزام بضمان السلامة في العقود، دار النهضة العربية، مصر، 2001.
- \* هاني دويدار، النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل و خاصة النقل البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2002.
- \* وجدي عبد الواحد علي، التعويض عن الإخلال بالالتزام ضمان سلامة الراكب و المسافرين، الطبعة الأولى، شركة ناس للطباعة، 2004.
- ثالثا: الرسائل و المذكرات:**
- \* العرابوي نبيل صالح، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، السنة الجامعية 2010/2009.
- \* إيمان فتحي حسن الجميل، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، تخصص القانون التجاري البحري ، جامعة الإسكندرية، 2015.
- \* أحمد زكي عويس، عقد نقل المسافرين بحرا و أمتعتهم، رسالة مقدمة لنيل درجة الماجستير في الفقه المقارن، كلية الحقوق، جامعة طنطا، مصر، 1983.
- \* أحمد شاعة، تعويض الضرر المعنوي المتعلق بالسلامة الجسدية على ضوء القضاء الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير فرع العقود و المسؤولية، جامعة الجزائر 01، 2012.

- \* بن عيسى حياة ، أمن المنشآت المينائية و السفن في ظل القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان ، السنة الجامعية 2015/2014.
- \* بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، السنة الجامعية 2012/2011.
- \* براسي محمد، الحماية القانونية للمسافر في عقد نقل الأشخاص البري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، تخصص قانون خاص، فرع قانون اقتصادي، جامعة جيلالي ليابس، سيدي بلعباس، السنة الجامعية 2011/2010.
- \* بومعزة عودة، النظام القانوني للسفينة، دراسة في إطار القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص العقود و المسؤولية، جامعة بن عكنون، الجزائر، 2003/2002.
- \* حيفري نسيمه أمال، الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري و القانون المقارن، رسالة لنيل شهادة الماجستير، قانون الأعمال المقارن، جامعة وهران، 2011/2010.
- \* دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي و الدولي، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، السنة الجامعية 2010/2009.
- \* دريسي أمينة، النظام القانوني للتأمين البحري، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه ، تخصص القانون الخاص ، فرع القانون البحري، جامعة جيلالي ليابس، سيدي بلعباس، السنة الجامعية 2015/2014.
- \* رشا مصطفى محمد أبو الغيط، التزام السلامة لنزلاء الفنادق و القرى السياحية، رسالة للحصول على درجة الدكتوراه في الحقوق، جامعة المنوفية ،مصر، 2006.

\* زازة لخضر، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي ، دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، تخصص القانون الدولي العام، جامعة وهران، 2010/2009.

\* زين محمد زوم قعييل، دور الجهات المسؤولة عن معاينة السفن و سلامة الملاحة و حماية البيئة البحرية بالتطبيق على الجمهورية اليمنية، رسالة مقدمة للأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري لاستكمال متطلبات منح درجة الماجستير في تكنولوجيا النقل البحري، تخصص معاينات الهندسة البحرية، الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري، الإسكندرية، مصر، 2005.

\* عاطف محمد راشد الفقي، التحكيم في المنازعات البحرية، رسالة للحصول على درجة الدكتوراه في الحقوق، جامعة المنوفية، مصر، 1995.

\* عامر رحمون ، عقد الإذعان في الفقه الإسلامي و القانون المدني الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل درجة الماجستير في العلوم الإسلامية، تخصص: شريعة و قانون ، جامعة الجزائر 01 يوسف بن خدة، 2013/2012.

\* فهد عبد الرحمن كاظم محمود الكندري، مسؤولية الناقل البحري و الجوي عن وفاة المسافر في ضوء التشريعين المصري و الكويتي و الاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في القانون، جامعة القاهرة ، 2015.

\* فهد عبد الله ثابت القحطاني، تطبيق المدونة الدولية لأمن السفن و المرافق المينائية و علاقته بالأداء الأمني في الموانئ السعودية، رسالة مقدمة لنيل درجة الماجستير في العلوم الإدارية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، المملكة العربية السعودية، 2017.

\* قماز ليلى إدياز، الروابط القانونية بين وكالات السياحة و السفر و العملاء، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص قانون النقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2004/2003.

- \* محمد سليمان فلاح الرشيدي ، نظرية الالتزام بضمان السلامة في إطار تطور المسؤولية العقدية، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين الشمس، 1998.
- \* محمود التلي، النظرية العامة للالتزام بضمان سلامة الأشخاص، رسالة لنيل درجة دكتوراه في الحقوق، جامعة عين الشمس، مصر، 1988 .
- \* محمد بعجي، المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث السيارات، أطروحة دكتوراه في الحقوق، فرع القانون الخاص، جامعة الجزائر، بن يوسف بن خدة، 2007-2008.
- \* ميراد إبراهيم ، الالتزام بضمان سلامة الركاب في عقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري، جامعة وهران ، السنة الجامعية 2011/2012.
- \* مختار رحمانى محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، رسالة لنيل درجة الماجستير في القانون الخاص، جامعة الجزائر، السنة الجامعية 2001/2002.
- \* مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون النشاطات البحرية و الساحلية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2015.
- \* يوسف فتيحة المولودة عماري، السبب الأجنبي المعفي من المسؤولية التقصيرية عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، رسالة لنيل درجة دكتوراه دولة، جامعة الجزائر، بن عكنون، 2004/2005.

#### رابعاً: المقالات:

- \* أشرف جابر السيد، التزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص برا، مجلة اتحاد الجامعات العربية للدراسات و البحوث القانونية، العدد الثاني، 2003.
- \* أمال كاضم سعود، محمد علي صاحب، الالتزام بضمان السلامة في العقود السياحية، دراسة مقارنة، مجلة جامعة الأنبار للعلوم القانونية و السياسية، العدد السابع، 2013.

- \* البشير محمد أبي حجر، التعريف بالمدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية code isps،مجلة المسلح،متوفر على مستوى الموقع الإلكتروني: <http://www.almusallh.ly/ar/navy/113-vol-36-80> تاريخ زيارة الموقع 15-04-2017.
- \* بلغازي نورالدين، الركاب المتسللين على متن السفن البحرية التجارية، دراسة مقارنة على ضوء القانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، جامعة تلمسان، العدد الخامس، 2017.
- \* بلغازي نورالدين، نظام المسؤولية المحدودة للناقل البحري للمسافرين و أمتعتهم، دراسة على ضوء القانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية، مجلة معالم للدراسات القانونية و السياسية، المركز الجامعي تندوف، العدد الأول، جوان، 2017.
- \* رضا فاروق حسن، الإرهاب و تأمين الأشخاص بحرا، الحلقة العلمية تحت عنوان مراقبة حركة البضائع و الأشخاص و تأمينها من الأخطار الإرهابية، المملكة العربية السعودية، 2011، متاح على مستوى الموقع الإلكتروني: [www.nauss.edu.sa/Ar/CollegesAndCenters/.../Documents/11.pdf](http://www.nauss.edu.sa/Ar/CollegesAndCenters/.../Documents/11.pdf) تاريخ زيارة الموقع: 2017/03/16.
- \* زياد خلف عليوي الجوالي، الحماية المدنية للمستهلك في عقد الإذعان ، مجلة جامعة تكريت للعلوم القانونية و السياسية، العدد 19، 2013.
- \* زرهوني نبيلة، الالتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص، مجلة المحكمة العليا ، العدد الأول ، السنة 2013.
- \* سمير عبد الغني مجاهد، أثر الخطأ البشري في تعدد حوادث سفن الركاب، الجمعية العربية للملاحة، العدد 30، 2013.
- \* عبد الرافع موسى ، مدى الشدة في أساس مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص ، الجمعية البحرية المصرية ، العددان الحادي عشر و الثاني عشر، 1997.

- \* علي حميد كاظم، المسؤولية العقدية لشركات السياحة و السفر في عقد الرحلة، مجلة رسالة الحقوق، الجامعة المستنصرية، العدد الأول، 2010.
- \* عمرو محمد الدمرداش، توحيد ممارسة تفتيش رقابة دولة الميناء في ظل اتفاقية العمل البحري الموحد 2006، الجمعية البحرية المصرية، العدد 30، 2013.
- \* مدحت حافظ إبراهيم، التزامات المتعاقدين في عقد النقل البحري طبقا لقانون التجارة البحرية و المعاهدات النافذة في مصر، مجلة هيئة قضايا الدولة، العدد الثالث، السنة الثامنة والثلاثون، 1994.
- \* مدحت حافظ إبراهيم، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري طبقا لقانون التجارة البحرية و المعاهدات البحرية النافذة في مصر، مجلة هيئة قضايا الدولة، العدد الأول، السنة الثامنة والثلاثون، 1994.
- \* مواقي بناني أحمد ، الالتزام بضمان السلامة " المفهوم ، المضمون ، أساس المسؤولية " ، مجلة المفكر الصادرة عن جامعة محمد خيضر بسكرة ، العدد العاشر، 2014.
- \* محمد جريفيلي، الشريف بحماوي، الالتزام بضمان السلامة كمبدأ لكفالة الحق في التعويض، مجلة الحقيقة ، جامعة أحمد دراية، أدرار، العدد 39 ، 2017.
- \* محمد أحمد سعيد الوكيل ، أحمد إسماعيل النوري، معايير التأهيل لأطقم السفن طبقا للقواعد الدولية لإدارة السلامة، الجمعية البحرية المصرية ، العدد 30، 2013.
- \* محمد حسن قاسم ، إثبات الخطأ في المجال الطبي ، دراسة فقهية و قضائية مقارنة في ضوء التطورات المعاصرة لأحكام المسؤولية الطبية، مجلة البحوث القانونية و الاقتصادية، العدد الثاني ، 2001.
- \* محمود مروان السيد، تفعيل المدونة الدولية لأمن السفن و المرافق المينائية و أثرها على صناعة النقل البحري، الملتقى العلمي ، قضايا الملاحة البحرية و تأثيرها على الأمن، 2012،: متاح على مستوى الموقع الإلكتروني:

[http://nauss.edu.sa/Ar/CollegesAndCenters/strategicCollege/Collegeactivities/ScientificForums/act\\_06032012/Documents/001.pdf](http://nauss.edu.sa/Ar/CollegesAndCenters/strategicCollege/Collegeactivities/ScientificForums/act_06032012/Documents/001.pdf)

\* نزار كريمة، مدى تأثير قاعدة الالتزام بضمان السلامة على مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية ، مجلة العلوم القانونية و الإدارية ، كلية الحقوق بجامعة جيلالي ليايس ، سيدي بلعباس، العدد الثاني ، 2005 .

\* وليد خالد عطية ، الجوانب القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة، (دراسة مقارنة بين قواعد التجارة البحرية وقواعد لاهاي وقواعد هامبورغ) ، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية و السياسية، جامعة البصرة ، العراق، العدد الأول، السنة الخامسة.

#### خامسا: النصوص القانونية:

#### 1/الاتفاقيات و البروتوكولات الدولية:

\* الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر، الموقعة في بروكسل بتاريخ 29 أبريل 1961، و المصادق عليها بموجب الأمر 73 -02 المؤرخ في 05 جانفي 1973، ج ر: رقم 09 لسنة 1973.

\* الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل أمتعة المسافرين بحرا، الموقعة في بروكسل بتاريخ 27 ماي 1967، و المصادق عليها بموجب الأمر رقم 73-03 المؤرخ في 05 جانفي 1973، ج ر: رقم 09 لسنة 1973.

\* اتفاقية بروكسل الخاصة بالركاب المتسللين عبر البحر و المبرمة بتاريخ 10 أكتوبر 1957.

\* الاتفاقية الخاصة بنقل الركاب و أمتعتهم بحرا، الموقعة في أثينا بتاريخ 13 ديسمبر 1974، و التي دخلت حيز النفاذ الدولي بتاريخ 28 أبريل 1987 و المعدلة بموجب بروتوكول المبرم في لندن بتاريخ 19 نوفمبر 1976 و الذي دخل حيز النفاذ الدولي بتاريخ 10 أبريل 1989، و المعدلة كذلك ببروتوكول لندن بتاريخ 29 مارس 1990 و التي لم تدخل حيز

التنفيذ، و المعدلة كذلك ببروتوكول لندن بتاريخ 01 نوفمبر 2002 و الذي دخل حيز النفاذ الدولي بتاريخ 23 أبريل 2014.

\* الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار solas المبرمة في لندن بتاريخ 01 نوفمبر 1974، و التي دخلت حيز التنفيذ الدولي بتاريخ 25 ماي 1980، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 83-510 المؤرخ في 27 أوت 1983 و هو الذي يتضمن في الوقت نفسه المصادقة على البروتوكول المؤرخ في 17 فبراير 1978 : ج ر رقم 36 لعام 1983 ، كما صادقت الجزائر أيضا على البروتوكول الملحق بها الموقع في لندن في 11 نوفمبر 1988 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 449-2000، المؤرخ في 23 ديسمبر 2000 ، ج ر 03 لعام 2000.

\* الاتفاقية الدولية الخاصة بتسيير حركة الملاحة البحرية الدولية في 09 أبريل 1965 بلندن و التي دخلت حيز التنفيذ في 05 مارس 1967 والتي عدلت بعض أحكامها في 10 جانفي 2002 و دخل حيز التنفيذ في 01 ماي 2003 ثم كان آخر تعديل في 07 جوان 2005 و الذي دخل حيز التنفيذ في 01 نوفمبر 2006 صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 83-531 المؤرخ في 12 ذي الحجة 1403 الموافق ل 19 سبتمبر 1983 المتضمن الانضمام للاتفاقية ج ر العدد 39 لسنة 1983.

\* الاتفاقية الدولية لأجل توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو في 12/10/1929، و المعدلة بالبروتوكول الموقع في لاهاي في 28 سبتمبر 1955، والمصادق عليهما من طرف الجزائر بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 64-74 المؤرخ في 02/03/1964، ج ر رقم 26 لعام 1964، و المعدلة كذلك ببروتوكول جواتيمالا ستي الموقعة في 08/03/1971 المعدل لاتفاقية وارسو، غير مصادق عليه من طرف الجزائر.

\* الاتفاقية الدولية لأجل توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي ، الموقعة بمونتريال بتاريخ 28/05/1999 لم تصادق عليها الجزائر.



\* الاتفاقية الدولية لخطوط الترحيل لعام المبرمة في 05 أبريل 1966 و التي دخلت حيز التنفيذ في 21 أوت 1968، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 2000-448 المؤرخ في 23 ديسمبر 2000، و المتضمن البروتوكول المعدل المبرم بلندن في 11 نوفمبر 1988 و الخاص باتفاقية الدولية لخطوط الترحيل 1966، ج ر رقم 03 الصادرة في 10 جانفي 2001.

\* اتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية المبرمة في لندن بتاريخ 19 نوفمبر 1976، و التي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 04-127 المؤرخ في 19 أبريل 2004، ج ر رقم 26 لعام 2004.

\* الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب و الإجازة و الخفارة للملاحين (stcw) المبرمة في لندن بتاريخ 07/07/1978 و التي دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 24/04/1984 و المعدلة عامي 1995 و 2010، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 88/88 الصادر في 26/04/1988 ج ر رقم 17 لعام 1988.

\* الإتفاقية الدولية الخاصة بالبحث و الإنقاذ في البحر الموقعة في هامبورغ بتاريخ 27 أبريل 1979.

\* الإتفاقية الدولية المتعلقة بالإتصالات اللاسلكية البحرية بواسطة الأقمار الصناعية الموقعة في لندن بتاريخ 03 سبتمبر 1976.

\* الإتفاقية الدولية المتعلقة بالبرنامج الدولي لنظام الأقمار الصناعية المتعلق بالبحث و الإنقاذ في البحر و الموقعة في باريس بتاريخ 01 جويلية 1988.

\* الاتفاقية الدولية لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية الموقعة في روما بتاريخ 10 مارس 1988 و بروتوكولها المعدل لعام 2005 الموقع في لندن بتاريخ 14 أكتوبر 2005 ، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 10-272 المؤرخ في 03 نوفمبر 2010 ، ج ر رقم 69 المؤرخة في 14 نوفمبر 2010.

\* مذكرة التفاهم حول مراقبة السفن من طرف دولة الميناء في منطقة البحر الأبيض المتوسط الموقعة في مالطا بتاريخ 11 جويلية 1997، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 2000-58 المؤرخ في 13 مارس 2000 ، ج ر رقم 13 المؤرخة في 15 مارس 2000.

## 2/ النصوص القانونية الوطنية:

### \* القوانين:

\* القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25-06-1998 المعدل و المتمم بالقانون 10-04 المؤرخ في 15-08-2010 المتضمن القانون البحري الجزائري ، ج ر 47 لسنة 1998، ج ر 46 لسنة 2010.

\* القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27/06/1998 ، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني الجزائري، ج ر رقم 48 لسنة 1998 المعدل والمتمم بالقانون رقم 15-14 المؤرخ في 27/07/2015 ، ج ر رقم 41 لسنة 2015.

\* القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية ، ج ر 21 المؤرخة في 23-04-2008.

\* القانون رقم 99-06 المؤرخ في 18 ذي الحجة 1419 هجري الموافق ل 04 أبريل 1999 يحدد القواعد التي تحكم نشاط وكالة السياحة و الأسفار ج ر 24 بتاريخ 07 فبراير 1999.

\* القانون 04-02 المؤرخ في 23 جوان 2004 المتضمن القواعد المطبقة على الممارسات التجارية المعدل والمتمم بالقانون 10-06 المؤرخ في 15-08-2010، ج ر 41 المؤرخة في 27-06-2004، ج ر 46 المؤرخة في 18-08-2010.

\* القانون 09-03 الموافق ل 25 فبراير 2009 المتعلق بحماية المستهلك و قمع الغش ج ر 15 المؤرخ في 08-03-2009.

## \* الأوامر:

\* الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المعدل و المتمم المتضمن القانون المدني الجزائري، ج ر رقم 78 لسنة 1975.

\* الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المعدل و المتمم المتضمن القانون التجاري الجزائري، ج ر رقم 101 لسنة 1975.

\* الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23-10-1976، المعدل و المتمم المتضمن القانون البحري الجزائري، ج ر 29 لسنة 1977.

\* الأمر 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995، ج ر 13 لعام 1995، المعدل و المتمم بالقانون 06-04 المؤرخ في 20 فبراير 2006 ج ر 15 لعام 2006 المتعلق بالتأمينات.

## \* المراسيم:

\* المرسوم التنفيذي رقم 90-39 المتعلق برقابة الجودة و قمع الغش المؤرخ في 31-01-1990، ج ر العدد 05 لسنة 1990.

\* المرسوم التنفيذي رقم 90-266 المتعلق بضمان المنتوجات و الخدمات المؤرخ في 15-09-1990 ج ر 40 لسنة 1990.

\* المرسوم التنفيذي رقم 2000-81 المؤرخ في 09 أبريل 2000 المحدد لشروط استغلال خدمات النقل البحري و كفاءاته ، ج ر رقم 02 لسنة 2000.

\* المرسوم التنفيذي رقم 02-149 المؤرخ في 09 ماي 2002 الذي يحدد قواعد تفتيش السفن ، ج ر رقم 33 المؤرخة في 12 ماي 2002.

\* المرسوم التنفيذي رقم 2002-261 المؤرخ في 17 أوت 2002 الذي يحدد شروط استغلال خدمات النقل البحري و كفاءاته ج ر رقم 56 لسنة 2002.

\* المرسوم تنفيذي رقم 04-418 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004 المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن و المنشآت المينائية، ج ر رقم 82 المؤرخة في 22 ديسمبر 2004.

\* المرسوم التنفيذي رقم 2008-57 المؤرخ في 13 فبراير 2008 المحدد لشروط منح امتياز خدمات النقل البحري ج ر رقم 09 لسنة 2008.

\* المرسوم التنفيذي رقم 16-203 المؤرخ في 20 شوال 1437 هـ الموافق ل 25 يوليو 2016، المحدد شروط و كفاءات ممارسة نشاطات النقل البحري الحضري و النزهة البحرية. ج ر رقم 44 لسنة 2016.

#### سادسا: الأحكام القضائية الجزائرية:

\* قرار المحكمة العليا، الغرفة المدنية بتاريخ 30 مارس 1989، ملف رقم 27429، المجلة القضائية ، العدد الأول ، 1989.

\* قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية و البحرية بتاريخ 12 جانفي 2005، ملف رقم 347564، المجلة القضائية ، العدد الأول ، 2005.

\* قرار المحكمة العليا، الغرفة المدنية بتاريخ 17 جوان 2009، ملف رقم 482270، المجلة القضائية ، العدد الثاني ، 2010.

#### سابعا: النصوص القانونية الأجنبية:

\* قانون التجارة البحرية المصري رقم 08 لسنة 1990.

\* قانون التجارة المصري رقم 17 لسنة 1999.

\* القانون البحري الكويتي رقم 28 لسنة 1990.

\* القانون البحري القطري رقم 15 لسنة 1980.

\* القانون البحري العماني رقم 35 لسنة 1981.

\* القانون البحري البحريني رقم 23 لسنة 1982.

- \* القانون رقم 167 لسنة 1960 الخاص بالأمن و النظام و التأديب في السفن المصري.
- \* القانون رقم 66-420 المؤرخ في 18 جوان 1966 الفرنسي الخاص بعقود إيجار السفينة و النقل البحري المعدل و المتمم بالمرسوم رقم 66-1078 المؤرخ في 31 ديسمبر 1966 و المعدل و المتمم بموجب الأمر رقم 816-2016 المؤرخ في 08-04-2017 المتضمن قانون النقل الفرنسي.
- \* قانون رقم 62-899 المؤرخ في 04 أوت 1962 المتضمن القانون التأديبي الجزائري للبحرية التجارية الفرنسي.

\* باللغة الفرنسية:

### 1/ Ouvrages Généraux:

- \* Antoine Vialard , Droit maritime, 1<sup>er</sup> éd, puf, France, 1997.
- \* Arnaud Montas , Droit maritime, 2<sup>ème</sup> éd , Vuibert, France, 2015.
- \* Calme Samdie . L'essentiel du droit des transport ,Gualino lextenso editions . France, 2012.
- \* Courin Patrick et daneau Muriel . droit et droit du tourisme , Bréal éd, France, 1996.
- \* Delphine Bazin-Beust , droit de la consommation, 2<sup>ème</sup> éd , lextenso éditions, France, 2017.
- \* Gérard Légier ,Laetitia Tranchant, Vincent Egéa, Droit civil, Les obligations, 21<sup>ème</sup> éd , D, France, 2014.
- \* Geneviève Viney, Traité de droit civil , Les obligations , La responsabilité, L.G.D.J, France, 1988.
- \* Jean-Pierre Beurier, Droit Maritime , 2<sup>ème</sup> Ed, D, France , 2008.
- \* Jacques Flour , Jean- luc Aubert , Eric Savaux , Droit civil, Les obligations , L'acte juridique, 16<sup>ème</sup> éd, Sirey, France , 2014,

- \*Jean Calais-Auloy, Henry Temple, droit de la consommation, 9<sup>ème</sup> éd, D, France, 2015.
- \*Jacques putzeys, Droit des transports et Droit maritime ,Bruylant Bruxelles, Belgique, 1993.
- \*Lambert-Faivre,Yvonne, Droit du dommage corporel systèmes d'indemnisation , 3<sup>ème</sup> éd , D, France , 1996.
- \*Philippe delebeque Droit maritime, 13<sup>ème</sup> éd, D, France .2014.
- \*Pierre Bonassies- Christian Scapel , Droit maritime, Delta , France, 2007.
- \* Philippe Bihr, Marie- HéléneBihr , Droit civil général, 19<sup>ème</sup> éd , D, France , 2013.
- \* Réne Rodière, Droit Maritime, Septième éd, D, France , 1977
- .\*René Rodière, Traité générale de Droit Maritime, Affrètements, Transports , Tome 03 , éd ,D, France, 1970.
- \* Yves Picod , droit de la consommation, 3<sup>ème</sup> éd, Sirey, France, 2015.

## 2/ ouvrages spéciaux:

- \* François – Xavier Pierronnet, Responsabilité civile et passagers maritimes, Tome 1, Presses universitaires D'Aix Marseille, France , 2004.
- \*François – Xavier Pierronnet, Responsabilité civile et passagers maritimes, Tome 2, Presses universitaires D'Aix Marseille, France , 2004.
- \* Halpérin jean -louis , La naissance de l'obligation de sécurité , Gazette du Palais , France , 1997.
- \* Lambert-Faivre,Yvonne, Fondement et régime de L'obligation de sécurité, D, France , 1994.
- \*Philippe delebeque , La Dispersion des obligations de sécurité dans les contrats spéciaux , Gaz. Pal , France, 1997.
- \* P. Jourdain , Le fondement de L'obligation de sécurité, Gaz. Pal, France, 1997.
- \* P. Jourdain , L'obligation de sécurité à propos de quelques arrêts récents , Gaz .Pal , France, 1993.

**3/ mémoires:**

\*Angélique Morosi, la mise en application du code isps, master en droit maritime et des transports , centre de droit maritime et des transports , université de droit Marseille, 2005.

\*Dimitrios Nassios , La chaine de responsabilité de la sécurité maritime, Mémoire présenté à la faculté des études supérieures en vue de l'obtention du grade de maitre en droit, Université de Montréal , canada ,2002.

\* Judith Attali . Le Transport Maritime De Passagers Clandestins. Mémoire De Master 2 professionnel De Droit Maritime et des Transports .Centre de Droit Maritime et des Transports.Université De Droit D'économie et Des sciences D'aix Marseille 3 Faculte De droit. 2008/2007 France.

\* Laure Grach , les droits des passagers dans le transport maritime: l'incidence du droit de la consommation sur la protection des passagers, mémoire de master 2 professionnel , centre de droit maritime et des transports université de droit d'économie et des sciences d'Aix- Marseille .France, 2003 .

\*Obbo Fadimatou Bouba, Le naufrage du navire , master en droit maritime et des transports , centre de droit maritime et des transports , université de droit Marseille, 2005.2006.

\*Pierre Chichkine , Terrorisme et droit maritme, master en droit maritime et des transports, centre de droit maritime et des transports , université de droit Marseille, 2007.2008

**3/ jurisprudence française:**

\*Cass, d'un arrêt rendu, le 25 juillet 1908, par la Cour d'appel d'Alger, Arrêt ;Du 21 Novembre 1911.

\* Cass.Civ .27-01-1913 . S 1913-1-177 , note Lyon , Caen.

\* Cass.Civ .24-04-1913. S . 5-1-1914.

\* Cass.civ. 10-11-1884.D .433-1-1885. Note .Sarrut ; Cass.civ 13-03-1895. S - 285 -1-1895 ; Cass. Civ 14-12-1903 D 314-1.1905

\* Cass.Civ .12-04- et 25-6 et 3-8- et 2-12 1918 et 9-2- 1919 , D 45-1-1919.

\*Cass.Civ 21-3 et 10-5 et 20-06-1921 et 28-03 et 20-6 et 25-07et 27-07 et 31-07 1922 et 28-02-1923. D 209-1-1923 et 26-07 -1925.D 233-1925.

\* Cass. Civ.6 déc. 1932 et civ.23 mai 1933, DP, 1933.1.135, note Josserand, S.1934.1.81 note Esmein.

- \*Cass. Civ 25-1939 S 05-05-1939.  
 \* T.G.I Marseille 29 avril 1971 ; DMF1972 .  
 \*Le TGI de Marseille jugement du 17 mars1995 N° 1995/205.  
 \*TGI Brest, 17 juin 1970, DMF 1972.  
 \*CA. Rennes, 1<sup>er</sup> ch., 03 mai1971, DMF1972.  
 \* TGI de Marseille jugement du 17 mars1995 N° 1995/205.  
 \* TGI Brest, 17 juin 1970, DMF 1972  
 \* CA. Rennes, 1<sup>er</sup> ch., 03 mai1971, DMF1972  
 \* Cour D'Appel de Toulouse (2<sup>ème</sup> ch.sect.1)- 22 mars 2007 n 06-04387/ DMF 694 juillet-aout2008.

#### 4/ Sites internet:

- \*www.adelamer.com/vb/showthread.php6721 date de consultation : 21-05-2015.  
 \* <https://www.tc.gc.ca/media/documents/securitemaritime/fal-34-4-f.pdf>: date de consultation : 20-05-2015.  
 \*  
[https://www.courdecassation.fr/jurisprudence\\_2/premiere\\_chambre\\_civile\\_568/755\\_18\\_29516.html](https://www.courdecassation.fr/jurisprudence_2/premiere_chambre_civile_568/755_18_29516.html)date de consultation : 17-09-2016.  
 \* <https://marefa.org>date de consultation : 27-10-2016.  
 \* .azzaman.com/?p=68531date de consultation : 09-05-2017.  
 \* électronique:Kounouz..com/4320-8-42-5- .html date de consultation : 21-05-2015.  
 \* <http://jurismaroc.vraiforum.com/t436-Nature-juridique-du-contrat-de-transport-des-passagers.html>date de consultation : 17-09-2017.





# الفهرس

01	.....مقدمة
14	.....الباب الأول: الالتزام بضمان السلامة كآلية لحماية المسافر بحرا
16	.....الفصل الأول: تكوين عقد النقل البحري للمسافرين و تنفيذه
17	.....المبحث الأول: تكوين عقد النقل البحري للمسافرين
17	.....المطلب الأول: مفهوم عقد نقل المسافرين بحرا
17	.....الفرع الأول: تعريف عقد نقل المسافرين بحرا
18	.....الفقرة الأولى: تعريف عقد نقل المسافرين بحرا في التشريع الجزائري، الفرنسي و المصري ...
19	.....أولا: وجود عقد نقل
20	.....ثانيا: أن يتعلق العقد بنقل شخص
23	.....ثالثا: أن يكون النقل بمقابل
24	.....رابعا: أن يكون النقل عن طريق البحر
25	.....الفقرة الثانية: تعريف عقد نقل المسافرين بحرا وفقا للاتفاقيات الدولية
25	.....أولا : اتفاقية بروكسل لعام 1961 الخاصة بنقل الركاب
27	.....ثانيا : اتفاقية أثينا لعام 1974 الخاصة بنقل الركاب و أمتعتهم بحرا
28	.....الفرع الثاني: أطراف عقد النقل البحري للمسافرين
28	.....الفقرة الأولى: الناقل البحري
30	.....أولا: وكالة السياحة والأسفار ناقلا أو وكيلا بالعمولة للنقل
30	.....أ/ وكالة السياحة والأسفار ناقلا
31	.....1/ وكالة السياحة و الأسفار مالكة لوسائل النقل
31	.....2/ وكالة السياحة و الأسفار مستأجرة لوسائل النقل
33	.....3/ وكالة السياحة و الأسفار في مظهر الناقل البحري
34	.....ب/ وكالة السياحة والأسفار وكيل بالعمولة للنقل

37	الفقرة الثانية: المسافر
37	أولاً: المسافر أو الراكب المتسلل
40	ثانياً: الراكب المجاني
42	الفرع الثالث: الطبيعة القانونية للعقد
46	الفرع الرابع: إثبات عقد النقل البحري للمسافرين
50	المطلب الثاني: خصائص عقد نقل المسافرين بحرا
50	الفرع الأول: خصائص عقد نقل المسافرين بحرا من حيث طريقة تكوينه
51	الفقرة الأولى: عقد نقل المسافرين بحرا عقد رضائي
53	الفقرة الثانية: عقد نقل المسافرين بحرا عقد إذعان
56	الفرع الثاني : خصائص عقد نقل المسافرين بحرا من حيث صفة أطرافه
56	الفقرة الأولى: عقد النقل البحري للمسافرين من عقود الاستهلاك
60	الفقرة الثانية: عقد النقل البحري للمسافرين من العقود القائمة على الاعتبار الشخصي
62	الفرع الثالث: خصائص عقد نقل المسافرين بحرا من حيث القواعد التي تحكمه
62	الفقرة الأولى: عقد النقل البحري للمسافرين عقد تجاري
64	الفقرة الثانية: عقد النقل البحري للمسافرين من عقود القانون الخاص
65	الفقرة الثالثة: عقد النقل البحري للمسافرين عقد مسمى
65	الفرع الرابع: خصائص عقد نقل المسافرين بحرا من حيث آثاره
66	الفقرة الأولى : عقد النقل البحري للمسافرين عقد معاوضة
67	الفقرة الثانية: عقد النقل البحري للمسافرين ملزم للجانبين
68	الفقرة الثالثة: عقد النقل البحري للمسافرين عقد فوري
70	المبحث الثاني: تنفيذ عقد النقل البحري للمسافرين
70	المطلب الأول: التزامات الناقل البحري للمسافرين
71	الفرع الأول: الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة

76	الفرع الثاني: الالتزام بتنفيذ النقل المتفق عليه
79	الفرع الثالث: الالتزام بتوصيل المسافر سليماً
80	الفرع الرابع: الالتزام بنقل أمتعة المسافر
83	الفقرة الأولى: الأمتعة المسجلة
84	الفقرة الثانية: الأمتعة غير المسجلة
86	الفقرة الثالثة: الأمتعة المودعة
87	المطلب الثاني: التزامات المسافر
87	الفرع الأول: الالتزام بدفع أجرة السفر
94	الفرع الثاني: الالتزام بتنفيذ تعليمات الناقل
96	<b>الفصل الثاني: مبدأ الالتزام بضمان السلامة في مجال النقل البحري للمسافرين</b>
97	المبحث الأول: ماهية الالتزام بضمان سلامة المسافر بحراً
97	المطلب الأول: تطور مبدأ الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري للمسافرين
98	الفرع الأول: تطور مبدأ الالتزام بضمان سلامة المسافر في فرنسا
98	الفقرة الأولى: مسؤولية الناقل البحري: مسؤولية تقصيرية
102	الفقرة الثانية: مسؤولية الناقل البحري: مسؤولية عقدية
106	الفرع الثاني: تطور مبدأ الالتزام بضمان سلامة المسافر في مصر
107	الفقرة الأولى: تطور مبدأ الالتزام بضمان السلامة في القضاء المختلط
109	الفقرة الثانية: تطور مبدأ الالتزام بضمان السلامة في القضاء الوطني المصري
110	الفرع الثالث: تطور مبدأ الالتزام بضمان سلامة المسافر في الجزائر
113	المطلب الثاني: مفهوم التزام الناقل بضمان سلامة المسافر بحراً و أساسه القانوني
113	الفرع الأول: تعريف الالتزام بضمان السلامة
113	الفقرة الأولى: تعريف الالتزام بضمان السلامة بالنظر إلى شروطه
114	الفقرة الثانية: تعريف الالتزام بضمان السلامة بالنظر إلى طبيعته

- أولاً: فكرة السلامة في ذاتها ..... 114
- أ/ ضرورة السيطرة الفعلية على العناصر المسببة للضرر ..... 114
- ب/ ضرورة انتماء العناصر المسببة للضرر للعقد المبرم بين الدائن و المدين في الالتزام  
بالسلامة ..... 116
- ثانياً: مضمون الالتزام بضمان السلامة ..... 116
- أ/ التزام الناقل بضرورة توقع الحادث ..... 116
- ب/ التزام الناقل المدين بالتصرف من أجل منع الحادث الضار أو التقليل من آثاره ..... 117
- 1/ اتخاذ الإجراءات الكفيلة بمنع وقوع الحادث الضار ..... 117
- 2/ اتخاذ الإجراءات اللازمة للتقليل من الآثار الضارة للحادث ..... 118
- الفرع الثاني: شروط تحقق الالتزام بضمان السلامة ..... 118
- الفقرة الأولى: وجود خطر يهدد سلامة جسد أحد أطراف العقد ..... 119
- الفقرة الثانية: أن يكون أمر الحفاظ على السلامة الجسدية لأحد المتعاقدين موكولاً للمتعاقد  
الأخر ..... 120
- الفقرة الثالثة: أن يكون المدين في الالتزام بضمان السلامة شخصاً محترفاً ..... 121
- الفرع الثالث: الطبيعة القانونية للالتزام بضمان سلامة المسافر ..... 122
- الفرع الرابع: الأساس القانوني للالتزام بضمان السلامة ..... 129
- الفقرة الأولى: مضمون الأساس التعاقدي للالتزام بضمان السلامة ..... 129
- أولاً: مبررات الأساس التعاقدي للالتزام بضمان السلامة ..... 129
- ثانياً: آثار الأساس التعاقدي للالتزام بضمان السلامة ..... 131
- أ/ اتساع نطاق المسؤولية التعاقدية ..... 131
- ب/ انحسار نطاق المسؤولية التقصيرية ..... 132
- الفقرة الثانية: تقدير الأساس التعاقدي للالتزام بضمان السلامة ..... 135
- أولاً : مزايا الأساس التعاقدي للالتزام بضمان السلامة ..... 135

- أ/ حماية المتضررين ..... 135
- ب/ إقامة التوازن في العلاقة التعاقدية ..... 135
- ثانيا: مستقبل الأساس التعاقدى للالتزام بضمان السلامة ..... 136
- المبحث الثاني: الأحكام الخاصة لضمان السلامة في مجال النقل البحري للمسافرين ..... 139
- المطلب الأول: التدابير المعمول بها لضمان سلامة سفن نقل المسافرين ..... 139
- الفرع الأول: شهادات السفن و أهميتها في تعزيز السلامة البحرية ..... 140
- الفقرة الأولى: شهادات الملاحة ..... 140
- الفقرة الثانية: شهادات السلامة ..... 143
- الفرع الثاني: الخدمات الصحية المقدمة على متن سفن نقل المسافرين ..... 145
- الفرع الثالث: الجهات المسؤولة عن رقابة سفن نقل المسافرين و سلامة الملاحة البحرية .... 147
- الفقرة الأولى: رقابة دولة العلم على سفن نقل المسافرين ..... 149
- أولا: الرقابة التقنية على سفن نقل المسافرين ..... 150
- ثانيا: الضوابط الخاصة بطاقم السفينة و رجال البحر ..... 160
- الفقرة الثانية: رقابة دولة الميناء على سفن نقل المسافرين ..... 164
- أولا: الشروط المتعلقة بالسفينة محل التفتيش ..... 165
- أ/ أن تكون السفينة محل التفتيش رافعة علم دولة أجنبية ..... 165
- ب/ أن تكون السفينة متجهة نحو الميناء للرسو ..... 165
- ج/ أن يكون سبب اتخاذ إجراء التفتيش المفصل جدي ..... 165
- ثانيا: الشروط المتعلقة بسلطة الميناء ..... 166
- أ/ أن يكون الموظف مفتشا مختصا ..... 166
- ب/ ألا تتسبب سلطة الميناء في الإضرار بالسفينة ..... 167
- ج/ ألا تمارس سلطة الميناء أي تمييز بين السفن الأجنبية ..... 168

المطلب الثاني: دور المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية في تكريس السلامة في مجال النقل البحري للمسافرين.....	168
الفرع الأول: أهداف و خصائص المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية.....	171
الفقرة الأولى: أهداف المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية.....	171
الفقرة الثانية: خصائص المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية.....	172
الفرع الثاني: التوجيهات و المتطلبات الإلزامية المتعلقة بأمن سفن نقل المسافرين.....	174
الفقرة الأولى: ضابط أمن السفينة.....	174
الفقرة الثانية: المستوى الأمني للسفينة.....	175
الفقرة الثالثة: تقييم أمن السفينة .....	177
الفقرة الرابعة: خطة أمن السفينة.....	177
الفرع الثالث: النظم الأمنية الحديثة الواجب توافرها لدى سفن نقل المسافرين.....	178
الفقرة الأولى: منظومة التعاريف الآلية للسفينة .....	178
الفقرة الثانية: نظام الإنذار الأمني للسفينة .....	178
الفقرة الثالثة: نظام التعارف والتتبع بعيد المدى.....	179
الفرع الرابع: موقف المشرع الجزائري من المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية.....	179



- الباب الثاني: جزاء إخلال الناقل بالتزام ضمان سلامة المسافر بحرا.....181
- الفصل الأول: الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري للمسافرين.....183
- المبحث الأول: أساس و طبيعة مسؤولية الناقل البحري للمسافرين.....184
- المطلب الأول: أساس و طبيعة مسؤولية الناقل البحري في حالة وفاة أو إصابة المسافر.....186
- الفرع الأول: موقف القضاء الفرنسي من أساس و طبيعة مسؤولية الناقل البحري..... 186
- الفرع الثاني: أساس و طبيعة مسؤولية الناقل البحري في حالة وفاة أو إصابة المسافر وفقا لاتفاقية بروكسل 1961 و القانون البحري الجزائري.....191
- الفرع الثالث: أساس و طبيعة مسؤولية الناقل البحري في حالة وفاة أو إصابة المسافر وفقا لاتفاقية أثينا 1974 المعدلة ببروتوكول 2002.....200
- المطلب الثاني: أساس و طبيعة مسؤولية الناقل البحري في حالة فقدان أو تلف الأمتعة.....203
- الفرع الأول: أساس و طبيعة مسؤولية الناقل البحري في حالة فقدان أو تلف الأمتعة وفقا لاتفاقية بروكسل 1967 و القانون البحري الجزائري.....204
- الفرع الثاني: أساس و طبيعة مسؤولية الناقل البحري في حالة فقدان أو تلف الأمتعة وفقا لاتفاقية أثينا 1974 المعدلة ببروتوكول 2002.....207
- المبحث الثاني: حالات تحقق مسؤولية الناقل البحري للمسافرين وطرق دفعها.....210
- المطلب الأول: حالات تحقق مسؤولية الناقل البحري للمسافرين.....210
- الفرع الأول: مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار البدنية.....211
- الفقرة الأولى: الضرر الناشئ عن الوفاة.....212
- أولا: الضرر قبل الوفاة.....213
- ثانيا: ضرر الموت .....213
- الفقرة الثانية: الضرر الناشئ عن الإصابة الجسمانية.....215
- الفرع الثاني: مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار المادية.....221
- الفقرة الأولى: مسؤولية الناقل عن التأخير في تنفيذ النقل.....221

- 229 ..... الفقرة الثانية: مسؤولية الناقل عن الأضرار الناجمة عن الإخلال بسلامة الأمتعة .....
- 231 ..... أولاً: حالة هلاك أو فقدان الأمتعة .....
- 231 ..... ثانياً: حالة تلف الأمتعة .....
- 233 ..... المطلب الثاني: طرق دفع مسؤولية الناقل البحري للمسافرين .....
- الفرع الأول: طرق دفع المسؤولية في ظل اتفاقيات بروكسل 1961، 1967، و أثينا 1974 و
- 234 ..... القانون البحري الجزائري.....
- 235 ..... الفقرة الأولى: إثبات الناقل بذل العناية الواجبة .....
- 237 ..... الفقرة الثانية: إثبات خطأ أو إهمال المسافر .....
- 242 ..... الفرع الثاني: طرق دفع المسؤولية في ظل بروتوكول أثينا لعام 2002.....
- 243 ..... الفقرة الأولى: القوة القاهرة أو الحادث الفجائي .....
- 245 ..... أولاً: عدم إمكان التوقع .....
- 246 ..... ثانياً: استحالة الدفع.....
- 246 ..... ثالثاً: أن يكون الحادث خارجياً .....
- 247 ..... أ/ أفعال أو أعمال الحرب .....
- 249 ..... ب/ الحرب الأهلية و التمرد .....
- 251 ..... ج/ ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي.....
- 252 ..... الفقرة الثانية: فعل الغير .....
- 255 ..... الفقرة الثالثة: انتفاء خطأ الناقل البحري .....
- 258 ..... **الفصل الثاني: الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل البحري للمسافرين** .....
- 259 ..... المبحث الأول: أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري للمسافرين .....
- 259 ..... المطلب الأول: دعوى مسؤولية الناقل البحري.....
- 259 ..... الفرع الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري .....
- 260 ..... الفقرة الأولى: المدعي .....

- أولاً: المسافر المضروب ..... 261
- ثانياً: خلف المسافر المتوفي ..... 262
- أ/ دعوى ورثة المسافر المتوفي ..... 262
- 1/ المطالبة بالحق الموروث ..... 262
- 2/ المطالبة ببناء على الضرر الشخصي ..... 264
- ب/ دعوى المعالين من غير الورثة ..... 265
- الفقرة الثانية: المدعى عليه ..... 266
- الفرع الثاني: الجهة المختصة بالفصل في دعوى مسؤولية الناقل البحري ..... 270
- الفقرة الأولى: المحكمة المختصة بالفصل في دعوى المسؤولية ..... 270
- الفقرة الثانية: قواعد التحكيم في دعوى مسؤولية الناقل البحري ..... 277
- الفقرة الثالثة: الاعتراف وتنفيذ الأحكام القضائية الفاصلة في دعوى المسؤولية ..... 282
- أولاً: اختصاص الجهة القضائية الأجنبية التي أصدرت الحكم القضائي ..... 284
- ثانياً: حيازة الحكم القضائي الأجنبي لقوة الشيء المقضي فيه ..... 284
- ثالثاً: غياب أي غش نحو القانون ..... 285
- رابعاً: صحة الإجراءات المتبعة في إصدار الحكم القضائي الأجنبي ..... 287
- المطلب الثاني: المواعيد و الآجال القانونية لرفع دعوى مسؤولية الناقل البحري ..... 288
- الفرع الأول: وجوب إخطار المسافر للناقل البحري ..... 288
- الفقرة الأولى: الإخطار فيما يخص الإصابة الجسمانية ..... 289
- الفقرة الثانية: الإخطار فيما يخص الأضرار اللاحقة بالأمتعة ..... 292
- الفرع الثاني: تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري ..... 293
- الفقرة الأولى: الدعاوى التي يسري عليها التقادم ..... 295
- الفقرة الثانية: احتساب مدة التقادم عن الوفاة و الإصابة الجسمانية ..... 296
- الفقرة الثالثة: احتساب مدة التقادم عن هلاك أو تلف الأمتعة ..... 298

- 300.....الفقرة الرابعة: عوارض التقادم (الوقف و الانقطاع).
- 303.....أولاً: انقطاع التقادم لأسباب تعود إلى الدائن.
- 303.....أ/المطالبة القضائية.
- 304.....ب/ التنبيه.
- 304.....ج/ الحجز.
- 305.....د/ طلب التقدم بالحق في تغطية المدين استيفاء لحقه.
- 305.....ثانياً: انقطاع التقادم لأسباب تعود إلى المدين.
- 306.....المبحث الثاني: ضمانات تغطية مسؤولية الناقل البحري للمسافرين.
- 306.....المطلب الأول: قواعد التعويض المستحقة للمسافر المضرور.
- 307.....الفرع الأول: الحدود القصوى للتعويض.
- 308.....الفقرة الأولى: مبالغ التعويض المستحقة للمسافر في ظل اتفاقيتي بروكسل 1961 و 1967 و القانون البحري الجزائري.
- 309.....أولاً: حالة الوفاة أو الإصابات الجسمية.
- 312.....ثانياً: حالة فقد أو تلف الأمتعة.
- 313.....الفقرة الثانية: مبالغ التعويض المستحقة للمسافر في ظل اتفاقية أثينا لعام 1974 و بروتوكولاتها المعدلة.
- 313.....أولاً: حالة الوفاة أو الإصابات الجسمية.
- 313.....أ/ مبلغ التعويض في اتفاقية أثينا لعام 1974 في صيغتها الأصلية.
- 314.....ب/ مبلغ التعويض في بروتوكول لندن 1976.
- 316.....ج/ مبلغ التعويض في بروتوكول 1990.
- 316.....د/ مبلغ التعويض في بروتوكول لندن 2002.
- 317.....ثانياً: حالة فقد أو تلف الأمتعة.
- 317.....أ/ مبلغ التعويض في اتفاقية أثينا لعام 1974 في صيغتها الأصلية.

ب/ مبلغ التعويض في بروتوكول لندن 1976.....	318
ج/ مبلغ التعويض في بروتوكول لندن 1990.....	319
د/ مبلغ التعويض في بروتوكول لندن 2002.....	319
الفرع الثاني: حالات المسؤولية غير المحدودة للناقل البحري.....	321
الفقرة الأولى: اتفاق الطرفين على زيادة التعويض عن الحدود القانونية القصوى.....	321
الفقرة الثانية: حالات حرمان الناقل البحري من التحديد القانوني للمسؤولية.....	323
أولاً: الخطأ العمدي المصحوب بنية الإضرار.....	325
ثانياً: الخطأ غير المغتفر.....	326
المطلب الثاني: التأمين من مسؤولية الناقل البحري للمسافرين.....	328
الفرع الأول: إلزامية تأمين مسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري.....	329
الفرع الثاني: إلزامية تأمين مسؤولية الناقل البحري وفقاً بروتوكول أثينا 2002.....	332
الفرع الثالث: دور نوادي الحماية و التعويض في تأمين مسؤولية الناقل البحري.....	336
خاتمة.....	339
الملاحق.....	346
قائمة المراجع.....	404
الفهرس.....	429

## ملخص:

إن دراسة موضوع الحماية القانونية للمسافر عن طريق البحر، يكتسي أهمية كبيرة في الوقت الراهن، خصوصا بعد كثرة الحوادث البحرية في الأيام التي نعيشها. فكم تطالعنا وسائل الإعلام المختلفة عن غرق سفينة في البحر أو في المحيط ووفاة العشرات و المئات من الركاب. الأمر الذي بات يهدد النقل البحري و يطعن في مدى سلامته، فكان من الضروري النظر إلى هذا النوع من النقل من خلال تنظيم دولي تجسّد في اتفاقيتي بروكسل 1961، 1967 الخاصة بنقل الركاب و الأمتعة على التوالي و التي انعكست أحكامها على معظم التشريعات البحرية الوطنية بما في ذلك التشريع الجزائري، فقد كانت الغاية من وراء ذلك هو توحيد قواعد مسؤولية الناقل البحري كجزء لإخلاقه بضمان سلامة المسافر بحرا، ظل هذا الأمر إلى غاية إبرام اتفاقية أثينا لعام 1974 الخاصة بنقل الركاب و أمتعتهم بحرا، التي كانت محل عدّة تعديلات، آخرها كان بموجب بروتوكول لندن لعام 2002 و الذي أقر مبدأ هام مفاده إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل البحري.

## الكلمات المفتاحية:

الناقل البحري، المسافر، الاتفاقيات الدولية، الالتزام بضمان السلامة، الخطأ المفترض، المسؤولية المفترضة، التعويض، الحادث البحري، دعوى المسؤولية، التأمين من المسؤولية.

## Résumé :

L'étude de la protection juridique du voyageur par voie maritime revêt une grande importance à l'heure actuelle, eu égard au nombre d'accidents maritimes. En effet, nous avons été informés par divers médias du naufrage d'un navire en mer ou dans l'océan et de la mort de dizaines et de centaines de passagers. Cette situation qui a mis en cause la sécurité du transport maritime de voyageurs a entraîné sur le plan international l'adoption des conventions de Bruxelles de 1961 et 1967 sur le transport de passagers et de leurs bagages. Ces conventions ont inspiré la plupart des législations maritimes nationales y compris la législation algérienne. L'objectif visé par ces conventions était l'unification des règles de responsabilité du transporteur maritime de voyageurs et c'est en 1974 à Athènes que cette adopte une convention relative au transport de passagers et de leurs bagages. Cette dernière a fait l'objet de plusieurs modifications, la dernière eu date étant celle du Protocole de Londres de 2002, qui a institué l'obligation d'assurance responsabilité du transporteur maritime.

## Mots clés:

transporteur maritime, voyageur, conventions internationales, obligation de sécurité, faute présumée, présomption de responsabilité, indemnisation, accident maritime, action en responsabilité, assurance de responsabilité

## Abstract :

The study of the legal protection of the passenger by sea is of great importance at present, in view of the number of maritime accidents. Indeed, we have been informed by various media of the sinking of a ship at sea or in the ocean and the death of tens and hundreds of passengers. This situation, which has jeopardized the safety of maritime passenger transport, led to the international adoption of the 1961 and 1967 Brussels Conventions on the transport of passengers and their baggage. These conventions have inspired most national maritime legislation including Algerian legislation. The purpose of these agreements was to unify the rules of liability of the passenger sea carrier and it was in Athens in 1974 that it adopted a convention on the carriage of passengers and their baggage. The latter has been the subject of several amendments, the most recent being that of the London Protocol of 2002, which introduced the liability insurance of the maritime carrier.

## Key-words:

maritime carrier, traveler, international conventions, obligation of security, presumed fault , presumption of responsibility, compensation, maritime accident, action for responsibility, responsibility insurance.