

جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة -

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



العنوان:

المركز القانوني للمسافر في القانون البحري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات البحرية والمينائية

تحت إشراف:

أ/لعاوة سعاد

من تقديم الطالبتين:

- بوقرطة عبير

- رجعي إيناس

لجنة المناقشة:

الصفة	الرتبة العلمية	الإسم واللقب
رئيسا	أستاذ محاضر	د/بن جامع حنان
مشرفا ومقررا	أستاذ مساعد	أ/لعاوة سعاد
مناقشا	أستاذ محاضر	د/قنطار كوثر

دورة جوان 2024



الشكر والتقدير

الحمد والشكر والإمتنان لله الكريم على كل ما وفقنا إليه من خير في مسيرة
دراستنا وصولاً إلى هذا العمل المتواضع

وأتوجه بخالص الشكر لأستاذتنا الفاضلة "لعلوة سعاد" على جميل صبرها
معنا وعرفانا بما قدمته لنا من نصائح وتوجيهات لإنجاز هذا العمل جزاها الله خيراً
كما أشكر لجنة المناقشة على قبولهم لمناقشة هذا البحث،

وما سيقدمونه لنا من توجيهات

كما نتقدم بالشكر إلى شركة النقل البحري-سكيدة- على كل ما قدمته لنا من
خلال فترة تربصنا من معلومات حول موضوع مذكرتنا

خاصة السيد "زباردي رابح" والسيد "توفيق حمزة"



إهداء

الحمد لله حبا وشكرا وامتنانا ما كنت لأفعل هذا لولا فضل الله فالحمد لله على البدء والختام

{واخر دعواتهم ان الحمد لله رب العالمين}

ها أنا اليوم أهدي نجاحي الى كل من سعى معي لإتمام هذه المسيرة

الى قدوتي الأولى من ابصرت بها طريق حياتي واعتزازي بذاتي التي ساندتني طول مسيرتي الى تلك الإنسانية

العظيمة اللهم احفظها وأرزقها العفو والعافية.... أمي الغالية حفظها الله

الى مصدر قوتي الذي لطالما حمّنتي دعواته من احمل اسمه بكل فخر الى من حصد الأشواك عن دربي ليمهد لي

طريق العلم أبي الغالي حفظه الله

الى ضلعي الثابت وأمان أيامي من بدلو جهدا في مساعدتي وكانوا عوننا وسندا لي اخواتي

ايمان، باجر وليثة

الى من رزقت به سندا لي اخي العزيز

محمد نزييم

الى ابنة أختي الغالية حفظها الله ورعاها

مييار

الى صديقات المواقف لا السنين

أكرام، منال وصوفيا

الى كل من كان له الفضل في تعليمي

منذ بداية مسيرتي الى النهاية

إليكم أهدي ثمرة جهدي المتواضع



إهداء

قال تعالى: (قل إعملوا فیری الله عملکم ورسوله والمؤمنون)
إلهی لا یطیب اللیل إلا بشکرک ولا یطیب النهار إلا بطاعتک ...
ولا تطیب اللحظات إلا بذكرك ... ولا تطیب الآخرة إلا بعفوک .. ولا تطیب الجنة إلا برؤیتک

الله جل جلاله

إلى من بلغ الرسالة وأذى الأمانة .. ونصح الأمة .. إلى نبي الرحمة ونور العالمين

سیدنا محمد صلی الله علیه وسلم

إلى من كلله الله بالهيبة والوقار .. إلى من احمى اسمه بكل إفتخار .. أرجو من الله أن یرحمک ویتقبلك من الشهداء وأن يجعل قبرک روضة من رياض الجنة لا حفرة من حفر النيران وأنت القادر على كل شيء يا رب

والدي العزيزِ رحمہ الله

إلى ملاکي في الحياة .. إلى معنى الحب وإلى معنى الحنان والتفاني .. إلى بسملة الحياة وسر الوجود إلى من كان دعائها سر نجاحي وحنانها بلسم جراحی إلى أغلى الحبايب

امي الحبيبة

إلى رفيقة الأيام وأنسها يا أختنا تساوي كل السرور والسعة

أختي

وأخيرا إلى كل من ساعدني وكان له دور
من قريب او من بعيد في إتمام هذه الدراسة
سائلة المولى عزوجل ان يجزي
الجميع خير الجزاء في الدنيا والآخرة .

إيناس

gung na.
fardes be.
dy rain.

مقدمة

تعتبر حركة نقل المسافرين عبر البحر من أقدم وسائل النقل التي اعتمدت عليها البشرية للتنقل والتجارة. رغم تطور وسائل النقل الحديثة مثل الطائرات والقطارات، إلا أن النقل البحري لا يزال يحتفظ بمكانة خاصة في العديد من المجالات، لاسيما في الرحلات السياحية والإستكشافية.

يتمحور النقل البحري حول عقد قانوني ينظم العلاقة بين الناقل والمسافر، يضمن حقوق والتزامات كل طرف. ونجد أن عقد النقل عن طريق البحر يعد من بين العقود المكتوبة، ينعقد بتوافق إرادتي الناقل والمسافر من خلال تطابق الإيجاب والقبول وفقا للقواعد العامة.

يعرف المسافر على أنه كل شخص تعاقد مع الناقل على أن ينقله إلى المكان المحدد في عقد النقل. وعرفته أيضا الإتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل المسافرين بحرا ببروكسل لسنة 1961 المسافر بأنه: "الشخص المنقول فقط على متن السفينة بموجب عقد النقل".¹ وقد عرفته إتفاقية أثنا عام 1974 الخاصة بنقل المسافرين وأمتعتهم بحرا التي وسعت من مفهومه وهو: " كل شخص منقول على ظهر السفينة إما بموجب عقد النقل أو كان مرافقا لمركبة أو حيوانات حية مغطاة بموجب عقد نقل البضائع غير مشمولة بهذه الإتفاقية وذلك بموافقة الناقل"،² ويعتبر المسافر طرف رئيسي في عقد النقل البحري للمسافرين.

عقد النقل البحري للمسافرين يرتب آثاره القانونية بالنسبة للطرفين، ومن خلال هذا العقد يتوضح المركز القانوني للمسافر حيث يتمثل هذا المركز بجملة من الحقوق والإلتزامات التي رتبها التشريعات البحرية ومن بينها القانون البحري الجزائري. وفي هذا الإطار سوف تكون دراسة الموضوع للكشف عن مضمون المركز القانوني وجملة الحقوق التي يمكن أن تظهر قبل التفصيل في الدراسة، كحقه في الوصول إلى وجهته المحددة وتوفير وسيلة نقل آمنة، والإلتزام بجدول الرحلات، وتقديم التعويض المناسب في حالة حدوث أضرار أو تأخير. أما بالنسبة لإلتزاماته

¹ صادقت عليها الجزائر بموجب الأمر رقم 73-02 المؤرخ في 05 يناير 1973 المتضمن إنضمام الجزائر إلى الإتفاقية الدولية المبرمة ببروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بنقل الركاب بطريق البحر الموقعة في تاريخ 29 افريل 1961، ج.ر رقم 09، 1973.

² إتفاقية أثنا عام 1974 الخاصة بنقل المسافرين وأمتعتهم بحرا.

يوجد إلتزام رئيسي يتحمله المسافر، الذي يتمثل في سداد تكلفة السفر وتتضمن التكاليف التي يلتزم المسافر بدفعها.

إن التعريف بالمركز القانوني للمسافر يتجلى في تحديد حقوقه وواجباته أثناء رحلاته البحرية. كما يلعب دورا في تنظيم العلاقات بين المسافرين وشركات النقل البحري، وتحديد المسؤوليات عند وقوع حوادث بحرية، مما يقلل من النزاعات ويساعد في حل المشاكل عند تحقق الضرر، وهذا هو موضوع دراستنا.

تكمن أهمية الموضوع في حماية المسافر أثناء الرحلة البحرية، من خلال توفير إطار قانوني يضمن حقوق وإلتزامات المسافرين لضمان حفظ مصالحهم، مما يسهم في زيادة الإقبال على السفر البحري، بناء على هذا نجد المركز القانوني الذي يتمتع به المسافر ذو أهمية كبيرة هذا ما يعزز النقل البحري كوسيلة آمنة وموثوقة لنقل المسافرين وذلك بالرجوع إلى المميزات التي يقدمها العقد للطرفين.

وإن الأسباب التي دفعتنا إلى اختيار هذا الموضوع ترجع إلى أسباب ذاتية وموضوعية. تكمن الأسباب الذاتية في ميولنا نحو دراسة كل ما يتعلق بعقد النقل البحري، إذ أنه لصيق الصلة بتخصصنا. أما الأسباب الموضوعية تكمن في الإلمام لشقي عقد النقل البحري، المتمثل في الشق الأول عقد النقل البحري للبضائع، والذي درسناه على صعيد محاضرات التخصص. أما بالنسبة للشق الثاني، يتمثل في عقد النقل البحري للمسافرين فقد كانت الإشارة إليه ضئيلة، ويعتبر هذا الموضوع تنمنا لتكون لنا صورة شاملة لكل ما يتعلق بعقد النقل البحري.

وتهدف دراستنا لهذا الموضوع إلى الإحاطة بعقد النقل البحري للمسافرين وما يترتب من حقوق وإلتزامات، بالإضافة إلى ما تحتمه الدراسة من التطرق إلى المسؤوليات التي تقع على عاتق المسافرين من خلال ما يتضمنه العقد وبالرجوع الى القانون البحري.

أثناء عملية البحث في الموضوع واجهتنا بعض العراقيل والصعوبات والتي تتمثل معظمها في ضيق الوقت نظرا لإتساع الموضوع والتطرق إلى كل جوانبه. وأيضا عدم تطرق المشرع

الجزائري إلى الحقوق المتعلقة بالمسافر البحري، فقد لجأنا إلى إسقاط إلتزامات الناقل لأن إلتزاماته تعد حقوقا للمسافر بالإضافة إلى أنه لم يوضح مسؤولية المسافر، بالرغم من أنه قد تقع عليه المسؤولية القانونية في بعض الأحيان، وكذلك نقص في المراجع التي تتوفر على دراسة دقيقة لهذا الموضوع.

يعتبر عقد النقل البحري للمسافرين من عقود الإدعان حيث يضع الناقل شروط العقد ولا يكون أمام المسافر إلا قبولها كما هي أو رفض إبرام العقد، وهذا ما يجعلنا نطرح الإشكالية التالية:

- هل وفق المشرع الجزائري في تنظيم المركز القانوني للمسافر من أجل حمايته من تعسف الناقلين؟

وللإجابة على هذه الإشكالية، إستوقفتنا عدة تساؤلات فرعية منها:

- ماهي حقوق المسافر في عقد النقل البحري للمسافرين؟

- ماهي إلتزامات المسافر في عقد النقل البحري للمسافرين؟

وقد إعتمدنا في دراستنا لهذا الموضوع على المنهج التحليلي من خلال تحليل المواد التي فصلت في موضوع الحقوق وإلتزامات المسافر وفقا لعقد النقل البحري.

وللإجابة على هذه الإشكالية، تم تقسيم بحثنا إلى خطة ثنائية تتناول فصلين، كل فصل يحتوي على مبحثين. الفصل الأول تحت عنوان "حقوق المسافر في عقد النقل البحري للمسافرين"، والذي ينقسم إلى مبحثين. الأول "مضمون حقوق المسافر في عقد النقل البحري للمسافرين"، أما الثاني فكان حول "جزاء الإخلال بحقوق المسافر في عقد النقل البحري للمسافرين"، أما في الفصل الثاني، تناولنا "إلتزامات المسافر في عقد النقل البحري للمسافرين" وتم تقسيمه إلى مبحثين. الأول "مضمون إلتزامات المسافر في عقد النقل البحري للمسافرين"، أما المبحث الثاني فخصصناه "جزاء الإخلال بإلتزامات المسافر في عقد النقل البحري للمسافرين".

الفصل الأول

حقوق المسافر في عقد النقل

البحري للمسافرين

تشمل حقوق المسافر في عقد النقل البحري للمسافرين مجموعة من الضمانات التي يتمتع بها المسافرون أثناء قيامهم بالرحلة البحرية. تكمن هذه الحقوق في تمتع المسافر بحق السلامة والأمان، وكذا حق تلقي الخدمات المناسبة والمتفق عليها. كما له حق الرعاية على متن السفينة، وهذا ما يضمن حمايته طوال عمليات النقل. لذا يجب على كل المسافر أن يكون على دراية بالشروط المذكورة في العقد، وذلك لإستيفاء حقه عن طريق رفع دعوى التعويض.

وبما أن حقوق المسافر تعد إلتزامات على عاتق الناقل، إلا أن هذا الأخير تقوم مسؤوليته سواء العقدية أو التقصيرية في حال إنتهاكه لحقوق المسافر، كتأخير الرحلة أو إلغائها دون سبب مبرر أو عدم تقديم الخدمات اللازمة المنصوص عليها في العقد بشكل مطلوب. مما يمكن أن يتسبب في تطبيق غرامات مالية أو تعويضات للمسافرين المتضررين. أما في حالات الإخلال الخطيرة التي تؤثر على سلامة المسافر وتعرض حياته للخطر، يمكن أن تتخذ السلطات التنظيمية إجراءات أكثر صرامة ضد شركة النقل كسحب تراخيص التشغيل أو فرض عقوبات مالية.

وعلى الرغم من رفع المسافر لدعوى التعويض ضد الناقل في حالة عدم إلتزامه بنود العقد أو إهماله للمسافرين، إلا أنه توجد بعض الحالات التي تعفيه من المسؤولية، والتي تتمثل في حالات إتفاقية وأخرى قانونية. شرط أن يكون الإعفاء مشروعاً غير مخالف للنظام العام والآداب العامة، وأن يقتصر على ضرر التأخر والأمتعة لا الأضرار الجسمانية التي تصيبه أثناء الرحلة. وكذلك أن يكون مكتوب في تذكرة السفر، بالإضافة إلى الحوادث الطبيعية كالقوة القاهرة التي تمنح له إمكانية دفع المسؤولية، وأيضاً تدخل طرف ثالث يضر بالمسافر أو في حال صدور الخطأ مباشرة منه.

بعد دراستنا للموضوع، قمنا بتقسيم هذا الفصل إلى مبحثين. تناولنا في المبحث الأول مضمون حقوق المسافر في عقد النقل البحري للمسافرين. أما المبحث الثاني يتناول جزاء الإخلال بحقوق المسافر في عقد النقل البحري للمسافرين.

المبحث الأول: مضمون حقوق المسافرين في عقد النقل البحري للمسافرين

لقد أقر عقد النقل البحري للمسافر جملة من الحقوق التي يتمتع بها عند إبحاره على متن السفينة البحرية، ومن من بين هذه الحقوق الأساسية، الحق في ضمان أمنه وسلامته عند وصوله إلى الميناء المقصود، سنتناول هذا الحق في المطلب الأول. بالإضافة إلى ذلك، له حق آخر يتمثل في إمكانية إلغاء السفر، حيث قد يواجه عوائق تعتبر عقبة تمنعه من إكمال الرحلة البحرية، وهذا ما سنتطرق إليه في المطلب الثاني.

المطلب الأول: الحق في سلامة وصول المسافر وأمتعته

من الواجب على الناقل أن يتحمل مسؤولية ضمان سلامة المسافر، وهذا يعتبر حقا أساسيا له، فيجب على الناقل توصيل المسافر إلى الوجهة المحددة بأمان، وإتخاذ جميع الإحتياطات اللازمة لتجنب إلحاق أي أذى للمسافر خلال الرحلة وهذا ما سنتطرق إليه في الفرع الأول.

بالنسبة للأمتعة التي تدخل ضمن أجرة السفر، يجب على المسافر الإحتفاظ بها ورعايتها من أي ضرر أو فقدان قد يتعرض له خلال الرحلة، سواء كانت هذه الأمتعة مسجلة أو غير مسجلة، سنتطرق إلى أنواع الأمتعة في الفرع الثاني.

الفرع الأول: الحق في سلامة الوصول

في مجال النقل البحري، يرتبط حق سلامة المسافرين بالإلتزام الذي تتحمله شركات النقل بتوفير سفن صالحة للسفر، ومتابعة طرق السير المعتادة، والوصول الآمن إلى وجهتهم المطلوبة حقا أساسيا لكل مسافر، وتعتبر هذه الضمانات جزءا لا يتجزأ من إلتزامات شركات النقل البحري، من خلال توفير سفن آمنة ومطابقة للمعايير الصحية والإلتزام بالجدول المحددة، هذا ما يضمن الناقلون حماية المسافرين ووصولهم بأمان وراحة إلى وجهتهم المقصودة¹.

¹علي البارودي، ، العقود وعمليات البنوك التجارية، دار المطبوعات الجامعة، الإسكندرية، 1966، ص233.

أولاً: توفير سفينة صالحة للسفر

الإلتزام الأساسي للناقل البحري هو تأمين سفينة صالحة للملاحة، وهذا يعتبر أساسياً لكي يستطيع الناقل تحقيق باقي إلتزاماته، في حال عدم جاهزية السفينة للملاحة، فإن الناقل لن يتمكن من تحقيق باقي إلتزاماته.

المشروع الجزائري أوضح هذا الأمر في المادة 841 من القانون البحري، التي نصت على أنه: " يتعين على الناقل أن يحفظ السفينة في حال صالحة للملاحة وأن يزودها بشكل مناسب بالتسليح والتجهيز والمؤونة للسفر المقصود وأن يتخذ الإجراءات اللازمة لتأمين سلامة الركاب"، حيث يتوجب على الناقل الحفاظ على سفينته في حالة صالحة للملاحة، وتوفير المعدات والتجهيزات اللازمة، وإتخاذ الإجراءات المطلوبة لضمان سلامة المسافرين¹.

فقد تطرق المشروع المصري وأشار إلى هذا الإلتزام في المادة 250 من قانون التجارة البحري المصري²، هذا يشير إلى إلتزام الناقل بتوفير سفينة جاهزة للإبحار ومجهزة بشكل يساعد على تحقيق النتيجة، وهي إيصال المسافر بأمان.

ويتطلب ذلك أن تكون السفينة مجهزة بالمؤونة طوال عملية النقل، ويتم ذلك من خلال حصول السفينة على شهادة إبحار مع وضع بيان ساري المفعول يوضح قدرتها على السفر وأن حالتها تسمح لها بالتنقل دون تعريض أرواح المسافرين للخطر³.

¹ الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23-10-1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25-06-1998 المعدل والمتمم بالقانون 04-10 المؤرخ في 15-08-2010 المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية 29 لسنة 1977، الجريدة الرسمية 47 لسنة 1998، و الجريدة الرسمية 46 لسنة 2010.

² قانون التجارة البحري المصري رقم 08، لسنة 1990.

³ محمود محمد عباينة، أحكام عقد النقل: النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي، الطبعة 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2015، ص 213 وما بعدها.

وقد أكد المشرع الدولي هذا الإلتزام في إتفاقية بروكسل لعام 1961 الخاصة بنقل الركاب¹، بنص صريح على أنه إذا كان الناقل يملك سفينة، فعليه أن يبذل العناية الكاملة ويتأكد من أن جميع أفراد الطاقم يبذلون قصارى جهدهم لجعل السفينة جاهزة ومجهزة بشكل مناسب ومسلحة بكامل المعدات والإمدادات في أي وقت طوال عملية النقل. وهذا ما يضمن سلامة المسافرين في جميع النواحي.

وبصفة عامة، لا يجوز للناقل نقل المسافرين على متن سفينة أقل درجة من السفينة المتفق عليها أو أن تكون غير مجهزة، ولا يقتصر الإلتزام الناقل في هذا الشأن على وقت بدء السفر، بل هو إلتزام يستمر طوال مدة السفر حتى وصول المسافر إلى ميناء الوصول.

ثانياً: إتباع خط السير المعتاد

إذا كانت السفينة تعمل على مستوى خط ملاحي منتظم في البحر، وتقوم بعمليات الرسو في الموانئ المحددة بدقة وفقاً لعقد النقل المبرم بين الطرفين²، فهنا الناقل يكون ملزم بإتباع المسار المحدد للرحلة، ما لم تحدث حالات طارئة تستوجب الإنحراف عن هذا المسار³. كإصابة أحد المسافرين بمرض يتطلب علاجاً فورياً، يجب على الناقل أن ينحرف عن مسار السفر المعتاد ويتجه نحو أقرب ميناء أو مكان يمكن فيه إنزال المسافر المتضرر لتلقي الرعاية اللازمة.

ثالثاً: حماية المسافرين وضمان راحتهم

على الناقل توفير العلاج اللازم إذا أصيب المسافر بمرض خلال الرحلة، وإذا كان أحد المسافرين مصاباً بمرض معد، يجب إنزاله في أول ميناء ترسو فيه السفينة، وذلك لحماية سلامة باقي المسافرين. فالمسافر لديه الحق في فسخ العقد والمطالبة بالتعويض الذي يستحقه، ويجب

¹ الإتفاقية الدولية، لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل المسافرين بحراً ببروكسل لسنة 1961.

² هاني دويدار، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014، ص 271.

³ مصطفى كمال طه، النظرية العامة للقانون التجاري والبحري، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006، ص 319.

على الناقل تقديم هذا التعويض، ويتعين عليه أيضا توفير مكان مناسب للمسافرين وفقا للدرجة التي حجزها المسافر. عادة ما يتم تقديم خيارات لهم لحجز سواء غرفة أو في السطح¹.

تقسم الغرفة إلى درجتين: درجة الأولى ودرجة الثانية، إذا إختار المسافر حجز الدرجة الأولى، فلا يجوز للناقل تقديم غرفة من الدرجة الثانية، حيث يحق للمسافر المطالبة بإعادة الفارق المالي إذا اضطر للسفر في درجة أقل من التي حجزها².

وفيما يتعلق بتقديم الطعام، يتعين على وسائل النقل توفير الطعام خلال فترة الرحلة، ويجب أن يكون إلتزامها مستمرا في تقديم الطعام والعلاج للمسافرين، خصوصا للذين يقومون برحلات طويلة. ويجب أن تظل هذه الإلتزامات واضحة في تذكرة السفر حيث تحدد مستوى ونوعية الطعام والعلاج المقدم³.

الإلتزام بضمان سلامة المسافرين هو إلتزام رئيسي على عاتق الناقل، ويتضمن ذلك عدة إلتزامات فرعية تهدف جميعها إلى ضمان وصول المسافرين بسلام إلى وجهته المقصودة⁴، ويمثل حماية قانونية للمسافرين، خصوصا في ظل التحديات التي قد يواجهونها خلال الرحلات البحرية الحديثة. ويعتمد كذلك على وجود وتنفيذ عقد النقل، حيث يجب على الناقل إتخاذ جميع الإجراءات اللازمة والواجبة لحماية المسافرين خلال الرحلة.

الفرع الثاني: حق المسافرين في نقل أمتعته

يعتبر حق المسافرين في نقل أمتعته مسألة أساسية، وتنقسم الأمتعة التي يحملها المسافرون إلى نوعين: الأمتعة المسجلة، والتي تم تسجيلها للنقل بواسطة شركة النقل، وأخرى الأمتعة الغير مسجلة، والتي يحملها المسافرون بأنفسهم نفرق بينهما كما يلي:

¹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص283.

² هاني دويدار، قانون النقل، المرجع السابق، ص271.

³ هاني دويدار، المرجع نفسه، ص272.

⁴ هاني دويدار، النقل البحري والجوي، الطبعة 1، منشورات الحلبي الحقوقية، 2008، ص75.

أولاً: الأمتعة المسجلة

عقد النقل البحري للمسافرين يكفل للمسافر حق نقل أمتعته على متن السفينة مقابل رسم محدد يتم الإتفاق عليه بين الناقل والمسافر. هذه الأمتعة يقوم المسافر بتسليمها إلى شركة النقل البحرية في ميناء المغادرة، فتقوم الشركة بتسجيلها وتخزينها في مخزن مخصص داخل وسيلة النقل. فقد أشار المشرع المصري صراحة إلى ذلك في نص المادة 268 من القانون البحري المصري¹، وضح المشرع الجزائري هذا المفهوم ولكن بشكل مختلف في المادة 839 من القانون البحري، على أنه "يجب على الناقل تسجيل أمتعة المسافر وكذلك المركبات المرافقة له وتزويدها بإيصال بها". وتضيف المادة 823 الفقرة الثانية من القانون البحري: "أن عقد السفر فيما يتعلق بالأمتعة والمركبات يشمل الفترة الممتدة من تاريخ تسليمها إلى الناقل أو من ينوب عنه على البر أو على السفينة ووقت إعادتها من الناقل أو من ينوب عنه"².

الواضح من هذه النصوص أن الناقل يسلم إيصالاً للمسافر بهذه الأمتعة في دفتر خاص، وبالتالي يعد المسافر كالتشاحن بالنسبة للأمتعة التي سلمها للربان. لكن لا تقتصر فقط على الحقائب، بل تشمل السيارات والمركبات الأخرى التي يسلمها المسافر للناقل من أجل المحافظة عليها طوال فترة الرحلة وإعطائها إياه عند مغادرة السفينة ونقلها معه³.

هذه الأمتعة المسجلة لها مميزات حيث توفر الراحة والأمان والتأمين للمسافر، كما أنها تخزن في مكان آمن مما يقلل من خطر فقدانها أو سرقتها. كذلك، تضع شركة النقل البحري عادة تأميناً أساسياً يغطي تكاليف التلف في بعض الحالات.

¹ تنص المادة 268 من القانون البحري المصري على: "أن تسري على نقل الأمتعة المسجلة أحكام نقل البضائع بالبحر".

² نور الدين بلغازي، الإلتزامات الأصلية المقررة للناقل في عقد النقل البحري للمسافرين، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السادس، 1 مارس 2023، ص 202. <http://www.asjp.cerist.dz>، 16 مارس 2024، 16:53.

³ محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، عقد نقل البضائع بحراً، عقد نقل الأشخاص بحراً، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2005، ص 537.

إن الأحكام الموجودة في عقد النقل البحري للبضائع تنطبق مع مسؤولية النقل البحري للمسافرين بخصوص الأمتعة المسجلة، حيث إن الإلتزام الذي يقع على عاتق الناقل هو نقل هذه الأمتعة، والغرض منه تحقيق نتيجة إلا وهي إيصالها سالمة دون حدوث ضرر. أما إذا حدث ضرر للأمتعة فإن الناقل ونائبه أو تابعيه لا يبرؤون من تحديد المسؤولية التي تقع على عاتقهم وهي هلاك الأمتعة المسجلة إلا إذا أثبتوا أن الضرر نشأ من سبب أجنبي. كذلك فإن الناقل لا يحق له تحديد المسؤولية عن هلاك الأمتعة المسجلة ويحرم من ذلك إذا أثبت أن الضرر نشأ عن فعل إمتناع صدر عنه أو عن أحد تابعيه، سواء كان بقصد حدوث الضرر من جهة أو بعدم الإكترارات رغم العلم بإمكانية حدوثه من جهة أخرى¹.

ثانياً: الأمتعة الغير مسجلة

وهي الأمتعة التي تبقى مع المسافرين وتكون في شكل أشياء صغيرة تبقى في عهده ولا تدخل في عقد النقل البحري للمسافرين، أي أن نقلها لا يعتمد على العقد المذكور². بل يتيح الناقل للمسافرين بأخذها معهم في وسيلة النقل دون مقابل. أما في بعض الأحيان يحدد الناقل ما يجب أن تتضمنه الأمتعة الشخصية مثل الحقائب اليدوية، والكاميرا، ومستلزمات الأطفال، والمرافقين للمسافرين. فلا يمكن أن تكون الأمتعة الشخصية ضمن الأشياء المحظورة كالأسلحة والمواد المحظور نقلها مثل المواد القابلة للإشتعال. كما لا يجوز أن تحتوي حقائب اليد والأمتعة غير المسجلة على ما يزعج المسافرين الآخرين، حيث أن ظهور روائح كريهة منها قد يثير القلق ويشعر المسافر بعدم الراحة أثناء الرحلة³. فالناقل لا يعد مسؤولاً عن هلاك أو ضياع الأمتعة

¹ محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 537.

² نور الدين بلغازي، المرجع السابق، ص 86.

³ عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري: قانون التجارة البحرية والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدث من أحكام محكمة النقض الدستورية العليا، دار الجامعة الجديدة 2006، ص 117.

أو تلفها إلا إذا أثبت المسافر أن الضرر نشأ عن خطأ الناقل أو أخذ ممثليه القانونيين، وهذا ما تضمنته المادة 269 من القانون البحري المصري¹.

المطلب الثاني: حق المسافرين في العدول عن السفر

هناك بعض الظروف التي تطرأ فتعيق تنفيذ عقد النقل البحري على أحسن وجه، وتمنع المسافر من قيامه بالرحلة وركوبه على متن وسيلة النقل، هذا ما يؤثر على أجرة السفر المدفوعة. لذلك حرص المشرع الجزائري بوضع أحكام تخص المسافرين، حيث أجاز له القيام بفسخ العقد المبرم بينه وبين الناقل البحري. وهذا ما قد سنتناوله في الفرع الأول، وبالنسبة للفرع الثاني فسننتظر لإسترداد ثمن التذكرة، التي تعتبر نوع من الأحكام المتعلقة بالأجرة، تؤدي إلى حدوث توازن بين الطرفين وتوفر الحماية للمسافر بإعتباره الطرف الضعيف في عقد النقل.

الفرع الأول: عدول المسافرين عن السفر

يعد عدول المسافرين عن السفر أحد الحقوق الأساسية التي يتمتع بها، فهو يمثل الحرية في إتخاذ القرارات المتعلقة بالسفر وفقا لظروفه واعتباراته الشخصية. وعلى هذا الأساس سنحاول من خلال هذا الفرع التطرق إلى حالتين:

أولاً: فسخ المسافر للعقد بسبب

يحق للمسافر أن ينسحب من السفر، خاصة في حالة مرضه، وفاته، أو في حالة أخرى لا علاقة لها بالمسافر، والتي تحدث قبل بدء السفر وتمنعه منه. يتم إنهاء العقد إذا أقر المسافر أو شخص آخر من طرفه بأنه بلغ الناقل كتابيا قبل الوقت المحدد لمغادرة السفينة². وهذا ما

¹ تنص المادة 269 من ق.ب.م على أنه: "يسأل الناقل عن هلاك أو تلف الأمتعة غير المسجلة التي يحتفظ بها المسافر إذا ثبت أن الضرر يرجع إلى خطأ الناقل أو خطأ من ينوب عنه أو تابعيه".

² تيانتي مريم، دور قانون الإستهلاك في حماية حقوق المسافرين في عقد النقل البحري للأشخاص، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، تخصص قانون المنافسة والإستهلاك، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2019، ص128.

نصت عليه المادة 832 في فقرتها الأولى من القانون البحري التي تنص على أنه: " في حالة الوفاة أو المرض أو في حالة أخرى لا تتعلق بالمسافر حاصلة قبل بدأ السفر وتحول دون ركوب المسافر، يفسخ العقد إذا أعلم المسافر أو ذو حقه الناقل قبل التاريخ المحدد لمغادرة السفينة. وإذا لم يستطع الناقل بالرغم من محاولاته من إيجاد من يحل مكان المسافر فله الحق بربح أجرة السفر". فقد إشتراط المشرع الجزائري أن يقوم الشخص المسافر بإبلاغ الناقل قبل مغادرة السفينة، فإذا قام بإبلاغه قبل 5 أيام من إنطلاق الرحلة البحرية يتم إسترداد أجرة السفر كاملة بعد إعادته لتذكرة السفر¹.

يتضح من خلال المادة السالفة الذكر أن النقل المبرم بين الناقل والمسافر يجوز إلغائه لأسباب قد تتعلق بالمسافر وتكون خارجة عن إرادته كالمرض والوفاة. كما قد تحدث أسباب أخرى وعادة ما تكون قبل عملية النقل فتمنع المسافر من الصعود والسفر على متن السفينة البحرية المغادرة إلى الوجهة المقصودة، ومع ذلك إذا كانت عملية فسخ العقد تسبق مغادرة السفينة للميناء، يحق للناقل الإحتفاظ بربح ثمن الأجرة، ما لم يجد الناقل من يحل محل المسافر الذي أعدل عن السفر، ففي هذه الحالة يحق له فقط الإحتفاظ بما لا يتجاوز عن 10 بالمئة من ثمن أجرة السفر².

بالمقابل، نجد أن المشرع الجزائري والمصري قد إختلفوا حول مدة الإخطار في نص المادة 832 من القانون البحري، والتي قلصت إلى ثلاثة أيام. إلا أن المشرع الجزائري ميز بين حالتين: الأولى التي يكون فيها إبلاغ الناقل قبل 5 أيام، والثانية في الحالة التي تكون فيها عملية إلغاء

¹ عبد القادر منهوج، خصوصية أجرة السفر في عقد النقل البحري للمسافرين، المركز الجامعي أحمد زبانة، غليزان، <http://www.asjp.cerist.dz> 18 فيفري 2024، 15:00.

² العربي بوكعبان، الوافي في القانون البحري: " مفهوم القانون البحري، مجال الملاحة البحرية وصورها السفينة، التأمين على السفينة، الحوادث البحرية، أشخاص الملاحة البحرية، الإستغلال البحري، مسؤولية مالك السفينة ومجهزها، البيوع البحرية": دار هومه للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2020، ص247.

العقد سابقة لمغادرته وسيلة النقل. إلا أن المشرع المصري لم يحدد إذا كان الإخطار قبل المدة أو بعدها، هذا ما إشارة إليه المادة 252 من قانون التجارة البحري المصري¹.

ثانياً: فسخ المسافر للعقد بدون سبب

إن عقد النقل البحري من العقود الرضائية، ينعقد بمجرد تطابق إرادتين بين الطرفين، وهذا ما يمنع المسافر من ترك السفر بمحض إرادته المنفردة وفقاً للمادة 106 من القانون المدني²، إلا أن المادة 801 من القانون البحري تجيز للمسافر إلغاء عقد السفر وطلب إسترداد الأجرة، وذلك عن طريق إخطار الناقل كتابياً قبل سبعة أيام عمل من الموعد المحدد لمغادرة وسيلة النقل البحرية. وإذا لم يتمكن الناقل رغم محاولاته من العثور على بديل للمسافر فإنه يحق له ريع ثمن أجرة السفر، أما إذا وجد الناقل بديلاً، فيحق له الحصول على عمولة لا تزيد عن 10% من أجرة السفر³.

بالإستناد إلى نص المادة 119 من القانون المدني⁴، يمكن للمسافر فسخ العقد إذ لم يلتزم أحد الطرفين بواجباته، ويتم الفسخ في هذه الحالة بإتفاق كل من المسافر والناقل بحكم القاضي أو بقوة القانون. ومع ذلك فإن الإلغاء الذي تضمنته المادة 831 من القانون البحري "يجوز للمسافر أن يفسخ عقد السفر ويطلب إرجاع أجرة السفر بإبلاغ الناقل كتابياً قبل سبعة أيام عمل من تاريخ المحدد في تذكرة السفر" يبدو وكأنه من نوع خاص، لأنه يحدث متى إمتنع الناقل

¹ تنص المادة 252 من قانون التجارة البحري المصري على أنه: "إذا توفي المسافر أو قام مانع يحول دون سفره فسخ العقد بشرط أن يخطر هو وورثته الناقل بذلك قبل الميعاد المعين للسفر بثلاثة أيام على الأقل فإذا تم الإخطار فلا يستحق الناقل إلا ربع الأجرة، وتسري هذه الأحكام على أفراد عائلة المسافر وتابعيه الذين كان مقرراً أن يسافروا معه إذا طلبوا ذلك".

² تنص المادة 106 من قانون المدني الجزائري على أنه: "العقد شريعة المتعاقدين، فلا يجوز نقضه ولا تعديله إلا باتفاق الطرفين، أو للأسباب التي يقررها القانون".

³ مريم تيانتي، حقوق مستهلكي خدمة النقل البحري للأشخاص، ط1، ألفا للوثائق للنشر والتوزيع، الجزائر، 2023، ص141.

⁴ تنص المادة 119 من قانون المدني الجزائري على أنه: "في العقود الملزمة للجانبين، إذا لم يوف أحد المتعاقدين إلتزامه جاز للمتعاقد الآخر بعد إعداره المدين أن يطالب بتنفيذ العقد أو فسخه، مع التعويض في الحالتين إذا اقتضى الحال ذلك".

عن دفع الأجرة. لكن يجب على المسافر أن يخطر الناقل كتابة قبل 7 أيام من الموعد المقرر للسفر¹.

الفرع الثاني: حق المسافر في إسترداد الأجرة

تنظم إعادة الأجرة في عقد النقل البحري للمسافرين في حالة عجز المسافر عن السفر وفقاً للإتفاق المبرم مع شركة النقل. عندما يقرر المسافر التراجع عن السفر، يحق له التعويض عن الأجرة التي دفعها مسبقاً، وذلك وفقاً للشروط والأحكام المنصوص عليها في عقد النقل الذي وافق عليه المسافر أثناء عملية الحجز².

بشكل عام، يطلب من المسافر أن يبلغ الشركة الناقلة في الوقت المناسب قبل موعد الرحلة بقراره أنه قام بالتراجع عن السفر³، وذلك لتمكين الشركة من إتخاذ الإجراءات الضرورية وترتيب الأمور بشكل مناسب. في بعض الحالات قد يتوجب على المسافر دفع رسوم إلغاء أو تعديل الحجز وفقاً للشروط المنصوص عليها في عقد النقل. تهدف الإجراءات القانونية إلى حماية حقوق المسافرين والناقلين على حد سواء، وضمان تنظيم سير عمليات النقل بشكل عادل.

المبحث الثاني: جزاء الإخلال بحقوق المسافر في عقد النقل البحري للمسافرين

تقع المسؤولية في حالة إخلال أحد الطرفين بشروط العقد على الطرف الذي لم يلتزم بالتزاماته المحددة. يعتبر الناقل المسؤول الرئيسي في حال إنتهك حقوق المسافر. سنتناول في المطلب الأول الحالات التي تنشأ فيها مسؤولية الناقل البحري، سواء كانت عقدية أو تقصيرية. تشمل هذه الحالات عدم حماية المسافر وأمتعته وعدم توصيله في الوقت المحدد وفقاً لتذكرة السفر. يحق للمسافر رفع دعوى تعويض ضد الناقل. وفي بعض الأحيان، لا يحاسب الطرف

¹ العربي بوكعبان، المرجع السابق، ص246.

² مقابلة مع السيد: زباردي رابح، رئيس المحطة البحرية، 11 مارس 2024، 10:58.

³ مريم تيانتي، حقوق مستهلكي خدمة النقل البحري للأشخاص، المرجع السابق، ص140.

المخل بالتزاماته على التعويض إذا كانت هناك مبررات تعفيه من المسؤولية. في المطلب الثاني، تناولنا الحالات الإتفاقية والقانونية التي تعفي الناقل من مسؤولية عدم التنفيذ.

المطلب الأول: حالات قيام مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري للمسافرين

عادة ما يسأل الناقل عن أية أضرار قد يتعرض لها المسافر أو تتعرض أمتعته لها أثناء عملية النقل، وتكون مسؤوليته قانونية تنبعث من العقد المبرم بينه وبين المسافر. نجد عدة حالات لقيام مسؤولية الناقل نتيجة إخلاله بالتزاماته وقد تطرقنا إليها في ثلاث فروع.

الفرع الأول: في حالة عدم المحافظة على سلامة المسافر وأمتعته

يعتبر الإلتزام بضمان سلامة المسافرين من الأمور الأساسية التي يتعين على الناقل البحري الإلتزام بها، وقد تم تحديد هذا المبدأ في معظم التشريعات على أنه إلتزام بتحقيق نتيجة وليس بدل عناية. فالناقل يتحمل مسؤولية كاملة عن أي ضرر يلحق بالمسافرين خلال تنفيذ العقد، لأنه وفي هذه الحالة يكون الناقل قد أخل بنص المادة 62 من القانون التجاري¹، التي تنص على إلتزام الناقل بحماية المسافر حيث يمكن للضرر الذي يحدث أن يتسبب في إصابة أحد المسافرين أو حتى وفاته.

يشمل هذا الإلتزام تغطية الأضرار التي يمكن أن تصيب المسافرين، مثل الإصابات الجسدية أو حتى الوفاة، لذلك يطالب الناقل بتقديم تعويض لورثة المسافر في حالة الوفاة، ويعتبر الحادث واقعا خلال فترة تنفيذ العقد، سواء أثناء السفر أو عند صعود ونزول المسافر من وسيلة النقل².

¹ الأمر رقم 09-22 مؤرخ في 04 شوال عام 1443، الموافق 05 مايو سنة 2022، يعدل ويتم الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 20 رمضان عام 1359، الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 والمتضمن القانون التجاري الجزائري.

– تنص المادة 62 من ق.ت.ج، على أنه: "يجب على ناقل الأشخاص، أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافر وأن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد".

² مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص380.

بالإضافة إلى ذلك، يجب على الناقل إتخاذ جميع الإحتياطات اللازمة لضمان سلامة المسافرين، بما في ذلك توفير الظروف الآمنة أثناء السفر¹. فالناقل يتحمل مسؤولية كاملة عن الأضرار التي تلحق بالأمتهة خلال عملية النقل، وتعتبر هذه المسؤولية إلتزاما بتحقيق نتيجة ويجب عليه إعادة الأمتهة إلى المسافر بحالة مماثلة لتلك التي تم إستلامها عليها، ويتحمل الناقل مسؤولية كاملة عن أي ضرر يصيبها².

وفقا لما جاء في نص المادة 47 من القانون التجاري³، يميز بين نوعين من الأمتهة: الأمتهة المسجلة والأمتهة غير المسجلة، ويعفى الناقل من المسؤولية حسب المادة 67 من القانون التجاري⁴، عن الأمتهة الغير المسجلة وهي الأمتهة اليدوية، بإستثناء الحالات التي يكون فيها الناقل قد وجب عليه وضع الطرود الكبيرة في أماكن مخصصة بعيدا عن المسافر.

في حالة وقوع أضرار لهذه الطرود، يجب على الناقل دفع تعويض ما لم يثبت أنه إلتخذ العناية الكافية لحماية الطرود. أما بالنسبة للأمتهة اليدوية، فهي غير مشمولة ضمن العقد، ولا يتحمل الناقل مسؤولية عنها إلا في حالة تقديم دليل قاطع على إرتكاب الناقل لخطأ معين⁵.

مسؤولية الناقل تتمثل في الضرر الذي تتعرض له الأمتهة المسجلة، حيث يطلب من الناقل تعويض المسافر عن أية أضرار قد تحدث للأمتهة، سواء كان ذلك بسبب هلاكها، ضياعها، أو حتى تأخر وصولها.

¹ عدلي أمير خالد، عقد النقل البري: قواعد وأحكام في ضوء قانون التجارة الجديد والمستحدث من أحكام محطة النقل والدستورية العليا، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص74.

² أنظر فضيلة راجي، دعوى التعويض الناشئة عن الرحلات البحرية، مذكرة مقدمة لإستكمال متطلبات شهادة ماستر أكاديمي، الفرع قانون الشركات، تخصص حقوق العلوم السياسية، جامعة قاصدي مبراح، ورقلة، 2016، ص14.

³ تنص المادة 47 من ق.ت.ج على أنه: "يعد الناقل مسؤولا من وقت تسليمه الأشياء المراد نقلها...".

⁴ تنص المادة 67 من القانون نفسه على أنه: " ليس على الناقل أن يحرس طرود المحمولة باليد والتي يحافظ عليها المسافر."

⁵ فضيلة راجي، المرجع السابق، ص15.

يعد هذا الإلتزام جزءاً من إلتزامات الناقل بتحقيق نتيجة محددة، وفي حالة تقصير الناقل في أداء هذا الواجب، يحق للمسافر المتضرر أن يطالب بتعويض عن الأضرار التي لحقت بأمتهته.

أما بالنسبة للحيوانات، فتخضع لنظام نقل البضائع، وفي حالة وفاتها أثناء النقل يتحمل الناقل مسؤولية ذلك ويمكن للمسافر المطالبة بالتعويض، إلا إذا كانت الحيوانات في حوزة المسافر، حيث لا يستحق المسافر التعويض إلا إذا ثبت أن الوفاة نتجت عن خطأ من الناقل وفقاً لنص المادة 36 من القانون رقم 190/35.

الفرع الثاني: في حالة عدم إيصال المسافرين في الوقت المناسب

الناقل ملزم بتنفيذ إلتزامه الذي يتمثل في إيصال المسافرين في الوقت المناسب، وكذلك يتحمل مسؤولية تأخره²، حيث يقصد بالوقت المناسب تلك المواعيد المحددة في تلك المواعيد المعلقة بلوائح النقل، يتحمل الناقل مسؤولية أي أضرار تتسبب من تأخر المسافرين، وعليه تقديم التعويض عن هذه الأضرار سواء كانت مادية أو معنوية، مثل فقدان فرصة العمل أو عدم الوصول في الوقت المناسب لتشييع جنازة شخص قريب منه.

لن يبرأ الناقل من هذه المسؤولية إلا إذا تمكن من إثبات أن التأخير نجم عن سبب خارج عن سيطرته، سواء كان ذلك بسبب قوة قاهرة أو فعل الآخرين أو حتى تقصير المسافر نفسه³.

لم يصرح المشرع الجزائري بوضوح عن مسؤولية الناقل في حالة التأخر، بل إكتفى بتأكيد واجب إيصال المسافرين إلى وجهته المقصودة في الوقت المحدد في العقد. وهذا ما يتضح من

¹ القانون رقم 35-90، المؤرخ في 25 ديسمبر 1990، المتعلق بالامن والسلامة والإستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية.

² فضيلة رابحي، المرجع السابق، ص15.

³ مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص371.

خلال نص المادة 62 من القانون التجاري¹، وأيضا لم يتطرق المشرع إلى مسؤولية الناقل في حالة عدم وفائه بهذا الإلتزام.

الفرع الثالث: في حالة عدم تهيئة المكان المناسب للمسافر.

يعد تجهيز المكان المناسب للمسافر أمرا حيويا، في عقد النقل البحري الجزائري للمسافرين. لضمان راحته وسلامته خلال الرحلة فالناقل ملزم بتهيئة مكان صالح للسفر²، ولكن في حالة إخلاله بهذا الإلتزام تقوم عليه مسؤولية إتجاه المسافرين لتقديم الرعاية الكافية وضمان الظروف الآمنة أثناء الرحلة البحرية. ومع ذلك، فإن المشرع الجزائري لم يحدد بشكل صريح المسؤولية على الناقل في حالة عدم توفير المكان المتفق عليه للمسافر.

المطلب الثاني: حالات إعفاء الناقل من المسؤولية في عقد النقل البحري للمسافرين

يحتفظ الناقل في بعض الأحيان بالحق في الإعفاء من المسؤولية، حيث لا يعتبر في كل الحالات السبب الرئيسي لإلحاق الضرر بالمسافر. توجد حالات محددة تجعل الناقل معفيا من المسؤولية، ويمكن أن تكون هذه الحالات إما قانونية أو إتفاقية التي تكون مبرمة بينه وبين المسافر.

يمكن أن تنشأ هذه الحالات من التشريعات المحلية التي تنص على ظروف معينة يمكن فيها للناقل أن يعفى من المسؤولية، أو قد تكون بناء على إتفاقية خاصة بين الطرفين، تحدد شروطا محددة للإعفاء من المسؤولية. إذا تم الإلتزام بالشروط والضوابط المحددة في القوانين أو الإتفاقيات، فإن الناقل لن يكون مسؤولا عن الأضرار التي قد تصيب المسافرين.

¹ المادة، 62 من ق.ت.ج. السالفة الذكر.

² نور الدين بلغازي، المرجع السابق، ص80.

الفرع الأول: الحالات الإتفاقية لدفع مسؤولية الناقل في عقد نقل المسافرين

على الرغم من أن القانون يحدد بعض الأسباب التي يمكن للناقل اللجوء إليها لدفع مسؤوليته، فإن هناك مجالا متبقيا يتيح للأطراف المتعاقدة إدراج شروط إضافية في العقد تمكنها من إعفاء الناقل من المسؤولية في حالات محددة. إمالا بنص المادة 106 من القانون المدني¹، بالرغم من أن الناقل ملزم بضمان سلامة المسافرين وفقا لشروط العقد الموقع بينه وبين المسافرين، إلا أنه لا يسمح بشروط الإعفاء من هذه المسؤولية بأي شكل من الأشكال، سواء كان هذا الإعفاء كاملا أو جزئيا. وهذا ما ورد في نص المادة 65 من القانون التجاري الجزائري².

إذا تم إدراج مثل هذا الشرط في العقد، فإنه يعتبر باطلا وملغيا، مما يجعل عقد النقل ساري المفعول وصحيحا، من جانب آخر يمكن للطرفين في العقد التوافق على إعفاء الناقل من المسؤولية المنبثقة عن عقد النقل الذي تم التوصل إليها بينه وبين المسافرين. وذلك حسب المادة 66 من القانون التجاري³. مع ذلك، يجب أن يتم هذا الإعفاء وفقا للشروط التالية:

أولا: أن يكون شرط الإعفاء مشروعا

شرط الإعفاء يجب أن يتماشى مع مبادئ النظام العام والاداب العامة، فمثلا لا ينبغي أن يشترط إلا من المسؤولية المترتبة عن الضرر الجسدي الذي يتعرض له المسافر⁴.

¹ المادة 106 من ق.م.ج، السالفة الذكر.

² تنص المادة 65 من ق.ت.ج على أنه: "يكون باطلا كل شرط بإعفاء الناقل كليا أو جزئيا من مسؤوليته المتسببة عن الأضرار البدنية الحاصلة للمسافرين".

³ تنص المادة 66 من ق.ت.ج على أنه "يجوز للناقل، إستنادا لإشتراط كتابي مدرج في سند النقل ومطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل ومبلغ للمسافر، وفيما عاد حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه بنفسه أو من مستخدمه إعفاءه كليا أو جزئيا من مسؤوليته عن التأخير أو الأضرار غير البدنية الحاصلة للمسافر".

⁴ سفيان زرقط، عقد النقل البري في التشريع الجزائري عقد نقل الأشخاص، مذكرة لنيل شهادة الماجيستر، تخصص القانون الخاص، فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2016، ص114.

ثانيا: شرط الإعفاء يقتصر على ضرر التأخر وضرر الأمتعة فقط

وفقا لما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 68 من القانون التجاري، يعتبر الناقل مسؤولا عن سلامة المسافرين وأمتعتهم المسجلة أو الغير المسجلة، بالإضافة إلى وصولهم في الوقت المحدد الذي تم الإتفاق عليه. وقد أشار عليها المشرع في المواد 46، 47، 48، 52 إلى 61 من نفس القانون،¹ التي تضع قواعد محددة لهذه المسؤولية. وتجدر الإشارة إلى أن القانون التجاري الجزائري يلغي أي شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار البدنية التي يتعرض لها المسافرون.

ثالثا: توثيق شرط الإعفاء بالكتابة ومدرج في تذكرة النقل.

ينبغي أن يكون الشرط المتعلق بإعفاء الناقل من المسؤولية مدرجا بوضوح في تذكرة النقل أو في نشرة الأمتعة، كما يجب أن يكون واضحا تماما وخاليا من أي غموض، حيث يفسر الشرط بما يحقق المصلحة القانونية للمسافر، الذي يعتبر غالبا الطرف الأضعف في هذا العقد.² وبذلك يكون المسافر قد أبلغ بالشرط المذكور، وعدم إعتراضه عليه يعتبر موافقة ضمنية على هذا الشرط.

رابعا: تجنب الضرر الناتج عن الخطأ العمدي أو الجسيم للناقل أو مستخدميه.

ينبغي ألا يكون الناقل متسببا في أي أضرار للمسافر ناتجة عن خطأ عمدي أو جسيم، ولا ينبغي أيضا أن يكون متسببا في تلك الأضرار من قبل مستخدميه.³ ففي حالة وجود أي من هذه الحالات يعتبر الشرط المتعلق بالمسؤولية باطلا، ويظل الناقل مسؤولا عن الأضرار الناجمة عنها.⁴

¹ تنص المادة 68 من ق.ت.ج على أنه: "يخضع نقل الأمتعة المسجلة لأحكام المواد 46 و47 و48 ومن 52 إلى 61.

² سفيان زرقط، المرجع السابق، ص114.

³ المادة 66 من ق.ت.ج، السالفة الذكر.

⁴ عدلي أمير خالد، عقد النقل البري، المرجع السابق، ص 84-85.

الفرع الثاني: الحالات القانونية لدفع مسؤولية الناقل في عقد نقل المسافرين.

يحق للناقل نفي مسؤوليته الناتجة عن إخلاله بالتزاماته، ويمكن ذلك عن طريق إثبات وجود سبب أجنبي، وفقا لما نصت عليه المادة 127 من القانون المدني¹. وقد نص عليها المشرع الجزائري في القوانين التجارية المتعلقة بنقل المسافرين، حيث أعطى المشرع الجزائري صورا للسبب الأجنبي في عدة مواد من القانون المدني الجزائري، بما في ذلك المواد 127، 138، 176، 177، و173². تشمل هذه الأسباب القوة القاهرة، خطأ المسافر وخطأ الغير.

أولا: القوة القاهرة

من خلال الرجوع إلى نص المادتين 127 و138 من القانون المدني، نلاحظ أن المشرع الجزائري منح الناقل إمكانية دفع المسؤولية، وذلك من خلال استخدام أحد الوسائل المحددة في القانون، وهي القوة القاهرة أو ما يعرف بالحدث المفاجئ³.

تعد القوة القاهرة والحدث المفاجئ من بين الأسباب التي يمكن للناقل دفع مسؤوليته، خصوصا إذا كانت إحداها السبب الوحيد في وقوع الضرر. ووفقا للرأي السائد في القانون الفرنسي والمصري، يفهم مصطلح القوة القاهرة والحدث المفاجئ بمعنى واحد، ولا يوجد تفاوت فيما بينهما، من أمثلة الحوادث الطبيعية المفاجئة نجد الزلازل، الصواعق، إندلاع الحرائق وإندلاع الحروب أو الإضطرابات التي لم يتوقعها الناقل⁴

¹ تنص المادة 127 من القانون المدني الجزائري على أنه "إذا اثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ...".

² تنص المادة 138/02 من القانون نفسه على أنه "...الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية، أو عمل الغير، أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة".

-كما نصت المادة 176 من القانون نفسه "...ما لم يثبت أن إستحالة التنفيذ نشأت عن سبب لا يد له فيه...".

- بالإضافة إلى المادة 177 من القانون نفسه " ...لا يحكم بتعويض إن كان الدائن بخطنه قد إشتراك في إحداث الضرر...".

³ عيسى غسان ربيضي، مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان، 2008، ص150.

⁴ العربي بلحاج، النظرية العامة للإلتزام في القانون المدني الجزائري، المرجع السابق، ص292.

في كل من القوة القاهرة والحدث المفاجئ ويشترط أن تكون الحادثة غير قابلة للتوقع وغير قابلة للتجنب، وأن يكون من المستحيل تجنبها أو تفاديها، وإذا كان بالإمكان تجنب الواقعة أو التصدي لها بوسائل متاحة، فإن الحادثة لا تعتبر قوة القاهرة. بالتالي يجب أن تكون هذه الإستحالة مطلقة وليست نسبية. إذا تعرضت الطائرة لعاصفة ثلجية غير متوقعة، ولكن كان بالإمكان تفاديها أو التصدي لها من خلال تشغيل الأجهزة الفنية المضادة للتجلد، فإن هذه الحادثة لا تعتبر قوة القاهرة¹.

بالنسبة لإمكانية التوقع، فإنها تعتبر شرطا أساسيا، حيث يجب أن يكون الحدث الواقع غير قابل للتنبؤ به بأي حال من الأحوال، سواء من جانب الناقل أو المسافر، وهذا المعيار يعتبر موضوعيا وذاتيا، وينظر إلى عدم التوقع في اللحظة التي تم فيها إبرام العقد في سياق المسؤولية العقدية، أما في سياق المسؤولية التصيرية فينظر إلى عدم التوقع في لحظة وقوع الحادث².

ثانيا: فعل الغير

يمكن للمسافر أن يتعرض للضرر، ولكن يكون ذلك نتيجة لفعل شخص آخر غير الناقل، إعتبر الشخص الآخر أو الغير كل من لا يعد الناقل مسؤولا عن أفعاله، كسقوط المسافر بسبب دفعه من قبل مسافر آخر، أو إصابة المسافر بجرح ناتج عن إطلاق نار من خارج وسيلة النقل. يشترط في خطأ الغير الذي يعفي الناقل من المسؤولية أن يكون خارج قدرة الناقل على التنبؤ به أو تجنبه، وأن يكون هذا الخطأ وحده هو السبب في الضرر الذي يتعرض له المسافر³. فإذا كانت أفعال الغير هي مصدر الضرر برمته وإستطاع الناقل إثبات ذلك، فإنه يتم إعفاؤه من

¹ عيسى غسان ربيضي، المرجع السابق، ص152.

² عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني: الجزء2، نظرية الإلتزام بوجه عام، الطبعة3، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 1981، ص1228.

³ العربي بلحاج، مصادر الإلتزام في القانون المدني الجزائري: الجزء2، المصادر الإرادية، العقد والإرادة المنفردة، دار هومة، الجزائر، 2014، ص269.

المسؤولية في التعويض. ويكتسب المسافر المضرور الحق في مقاضاة هذا الشخص الذي يتحمل بمفرده الخطأ¹.

لكن وفي بعض الأحيان، يكون الوضع مختلفا عندما لا يمكن التعرف على الشخص الذي تسبب في الضرر، وبالتالي يلغى تحميل الناقل مسؤولية الحادث إذا كان الشخص الغير مجهول الهوية قد هرب ولم يسلم نفسه للعدالة². لقد أقرت المحكمة العليا الغرفة المدنية في القضية رقم: 232158 فهرس 2080 بتاريخ 2000/10/04 بمسؤولية الشركة الوطنية للسكك الحديدية، وإستبعدت فعل الغير إثر إصابة مسافرين جراء قذف حجارة إختزقت نافذة القطار وهذا ما يجعل الحدث متوقعا³.

تماشيا مع تشريعات أخرى، وضع المشرع الجزائري فعل الغير كواحد من أسباب الإعفاء من المسؤولية المدنية في القانون المدني، وذلك وفقا للمواد 127 و138 الفقرة الثانية⁴. وقد أهمل المشرع الحديث عن فعل الغير في عقد النقل المطبق في حالات المسؤولية العقدية، كما جاء في المادة 63 من القانون التجاري⁵. يمكن أن يعني ذلك أن المشرع لا يعتمد على خطأ الغير في مجال النقل، أو قد يكون ذلك جاء نتيجة سهو منه. يمكن تدارك السهو لضمان التناسق بين نصوص القانون المدني والقانون التجاري. ويلاحظ أن القانون التجاري يعتبر قانونا خاصا بينما

¹ مختار محمد رحمانى، المسؤولية المدنية عن حوادث الأشخاص بالسكك الحديدية، دار هومة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2003، ص108.

² نبيل صالح العريابوي، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بالقائد، تلمسان، 2010، ص230.

³ قرار المحكمة العليا، الغرفة المدنية، رقم232158، الصادر بتاريخ 04 أكتوبر2000، المجلة القضائية عدد الأول، 2000، ص95-97.

⁴ المادتين 127 و138/02 من القانون المدني الجزائري، السالفة الذكر.

⁵ المادة 63 من القانون التجاري على أنه: "يجوز إعفاء الناقل من المسؤولية الكلية أو الجزئية من أجل عدم تنفيذ إلتزاماته أو الإخلال بها أو التأخير فيها بشرط أن يثبت أن ذلك ناشئ عن قوة قاهرة أو خطأ المسافر".

القانون المدني قانونا عاما، وبالتالي يقيد القانون الخاص القانون العام. وبناء على هذا المبدأ، يلجأ القضاة إلى تطبيق نصوص القانون المدني الجزائري بإعتباره قانونا عاما.

ثالثا: فعل المضرور

خطأ المسافر يعتبر من العوامل الرئيسية التي تعفي الناقل من المسؤولية، سواء كانت مسؤولية تعاقدية أو تقصيرية. إذا ارتكب المسافر خطأ أدى مباشرة إلى حدوث الضرر، فإنه لا يكون له حقا في التعويض ويجب عليه تحمل مسؤولية أفعاله، كصعود المسافر إلى القطار أو الحافلة بعد بدء تحركها، أو النزول منها قبل توقفها، أو القفز من الطائرة أثناء عملية الهبوط قبل توقفها، كما يمكن للمسافر أن يقوم بإلقاء نفسه من السفينة بقصد الإنتحار، وهنا يكون خطأ المسافر هو السبب الوحيد في حدوث الضرر. قضت المحكمة العليا، الغرفة المدنية بتاريخ 18/10/2000 في القضية رقم 229316 " بالرجوع إلى أحكام المادة 138 من القانون المدني نجد أن الضحية قام بخطأ جسيم عند محاولته العبور إلى جهة المحطة القطار فإصطدم به القطار وهذا ما جعل مسؤولية الحادث تقع على عاتقه هو لوحده"¹.

عند دراسة المادة 127 من القانون المدني، نجد أن المشرع فصل خطأ المضطر إلى القوة القاهرة، دون الحاجة لأي عنصر من عناصر سوء التوقع أو إمكانية الدفع. كما هو الحال في المادة 63 من القانون التجاري²، التي أشارت إلى خطأ المسافر دون الإشتراط في توفر أي عنصر يخالف ذلك. وفي المقابل في المادة 138 الفقرة 02 من القانون المدني، تم تحديد أنه يكفي للمسؤول أن يثبت أن الضرر حدث نتيجة لسبب لم يكن متوقعا³.

من هنا يظهر أن المشرع وضع شرطا في خطأ المضرور لتوفر عنصر عدم التوقع كشرط للإعتداد به كسبب من الأسباب المعفية من المسؤولية. بإستعراض القوانين المقارنة، بما

¹ قرار المحكمة العليا، الغرفة المدنية، رقم 229316، صادر بتاريخ 18/10/2000، المجلة القضائية العدد الاول، 2000، ص 250-251.

² المادة 63 من ق.ت.ج، السالفة الذكر.

³ المواد 127 و 138 فقرة 2 و 63 من ق.م.ج السالفة الذكر.

في ذلك القانون المصري والفرنسي، الذي إقتبس منه المشرع الجزائري هذه النصوص، نجد أنه إشرط أن يكون خطأ المضطر متصفا بصفات القوة القاهرة، أي أن الحادث غير متوقع وغير قابل للتقاضي، لذلك كان من الضروري على المشرع إدراج عنصر عدم إمكانية الدفع الذي تم حذفه من النص الأصلي، مما أثر على تنظيمه العام¹.

¹ سفيان زرقط، المرجع السابق، ص170.

الفصل الثاني

إلتزامات المسافر في عقد النقل

البحري للمسافرين

يبدل أطراف عقد النقل ابجري للمسافرين جهودا لتنفيذ إلتزاماتهم التعاقدية وفقا لشروط العقد وأحكام القانون، فنظرا للطبيعة القانونية التي يتميز بها عقد النقل البحري، قد يختلف الأطراف عن أداء إلتزاماتهم التي يفرضها العقد المبرم بينهم، وفي هذه الحالة تقع جزاءات على الطرفين في حالة خرق أحدهم لإلتزاماته.

فقد قسمنا هذا الفصل إلى مبحثين أساسيين الأول تحت عنوان مضمون إلتزامات المسافر في عقد النقل البحري للمسافرين والذي تحدثنا فيه عن أهم ما يقع على المسافر من إلتزامات كدفعه لأجرة السفر والضمانات التي تترتب عليها ومدة تقادمها بالإضافة إلى إلتزاماته أثناء الرحلة البحرية من بينها حجزه لمكان داخل السفينة وضرورة إتباعه لتعليمات الناقل البحري وإحترام النظام المقرر داخل السفينة.

أما المبحث الثاني فخصصناه لحالات قيام مسؤولية المسافر عند تقصيره في أداء إلتزاماته كفقدانه سواء لتذكرة السفر أو الأمتعة وكذا تأخره وعدم الحضور في الوقت المحدد لكن إذا تعرض المسافر لأي ضرر نتيجة لسلوك الناقل، له الحق في اللجوء إلى الإجراءات القانونية اللازمة للمطالبة بتعويض الضرر الذي تعرض له.

تتجلى أهمية هذه الخطوة خلال مراحل تقديم دعوى التعويض، حيث قمنا بتحديد أطراف النزاع أي المدعى والمدعى عليه، والإجراءات التي يجب إتخاذها لتثبت مدى المسؤولية القانونية للناقل في تحقق الضرر، بالإضافة إلى الجهة القضائية المختصة لحل النزاع بين الطرفين.

وتحدد قيمة التعويض من قبل شركة التأمين إذا كان المتضرر مؤمنا لديها، وإلا فلن يتلقى أي تعويض. وتنتهي دعوى التعويض بعد مضي سنتين من تاريخ الحادث، ولا يمكن للمتضرر رفعها بعد إنتهاء المدة القانونية.

المبحث الأول: مضمون إلتزامات المسافر في عقد النقل البحري للمسافرين

عندما يتعلق الأمر بالسفر بحرا، تكون علاقة النقل بين الناقل والمسافر علاقة تبادلية تتطلب إلتزامات متعددة من كلا الطرفين. يلزم هذا العقد الناقل البحري بعدة مسؤوليات، ومن أهمها إلتزام المسافر بدفع الأجرة، والتي تعد أمرا قانونيا ضروريا. ينظم هذا الإلتزام بواسطة عقد يبرم بين الطرفين الأساسيين في عملية النقل البحري للمسافرين، وتخضع تحديد أجرة السفر للسلطة العامة. يجب على المسافر الإلتزام بشروط العقد ودفع الأجرة المتفق عليها في المكان والوقت المحددين، حيث يعتبر هذا الإلتزام جزءا من المسؤوليات القانونية للمسافر، ويساهم في ضمان سلامة الرحلة البحرية. هذا ما سنتناوله في المطلب الأول.

أما الإلتزام الثاني، فيتعلق بإتباع المسافر لتعليمات الناقل أثناء الرحلة البحرية، وذلك لضمان نجاح الرحلة وتجنب تعرض المسافر لأي حوادث أو إلحاق الأذى بالآخرين، بالإضافة إلى حمل أمتعته وحراستها لمنع تعرضها للتلف أو الضياع. هذا ما سنتناوله في المطلب الثاني.

المطلب الأول: إلتزام المسافر بدفع الأجرة

عندما يتعلق الأمر بالسفر بحرا، يعتبر إلتزام المسافر بدفع الأجرة إلتزاما جوهريا وأمرا قانونيا وهي عبارة عن المبلغ الذي يلتزم بدفعه للناقل مقابل قيام هذا الأخير من ميناء الوصول إلى ميناء المغادرة¹.

يتعهد الناقل بمقتضى عقد النقل البحري للمسافرين بإيصال المسافر إلى المكان وفي الزمان المتفق عليه في العقد، بواسطة وسيلة النقل التي تتمثل في السفينة، وذلك مقابل أجر يدفعه المسافر وعادة ما تشمل الأجرة التي يلتزم بأداءها المسافر أجرة السفر وأجرة نقل الأمتعة².

¹ عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007، ص41.

² العربي بوكعبان، المرجع السابق، ص224.

أيضا وهذا حسب نص المادة 821 من القانون البحري، والتي نصت على "ان يلتزم المجهز بنقل المسافرين وأمتعته إن وجدت عن طريق البحر ولمسافة معينة، مقابل دفع المسافر الأجرة".

وعليه لا يلتزم المسافر بدفع مقابل لنقل أمتعته أيضا لكن شرط أن لا تزيد الأمتعة عن الحد الذي يعينه العقد، فالناقل غير ملزم بنقل أمتعة المسافر إذا كانت زائدة عما إتفق عليه في عقد النقل إلا إذا دفع المسافر أجرة زائدة¹.

وتغطي أجرة السفر مقابل النقل خدمات أخرى وهي الإعاشة كما يصطلح عليها الفقه المصري والخدمات الطبية، في العادة تكون مصاريف إضافية كالأكل والإقامة تدخل كلها ضمن أجرة السفر التي يدفعها المسافر، يبدو تحديد مبلغ محدد للإقامة بهذا السعر أمرا مهما لأنه يوفر المال، في حال إذا تراجع السافر في آخر لحظة قبل إنطلاق الرحلة بحيث يسترد فقط مبلغ الإقامة دون باقي الأجرة التي تغطي المصاريف العامة للنقل والتي لا تتأثر بعدول الراكب عن السفر².

تدفع الأجرة عند تسليم التذكرة وتختلف باختلاف الدرجة والجهة المراد السفر إليها، ويلتزم المسافر بأداء أجرة النقل في الوقت المتفق عليه أو المحدد في لوائح النقل. ولا تصدر تذكرة السفر إلا إذا تم دفع قيمتها كاملة قمنا بتقسيم هذا المطلب إلى فرعين.

الفرع الأول: إستحقاق الناقل الأجرة في عقد النقل البحري للمسافرين

بما أن عقد النقل عن طريق البحر يتم بموجب تذكرة السفر، يجب على كل مسافر أن تكون بحوزته تذكرة لأنها تعتبر كدليل على أن المسافر قد دفع ثمن التذكرة كاملة³، وهذا ما أشار إليه المشرع في نص المادة 826 من القانون البحري: " يجب على الناقل منح المسافر تذكرة سفر

¹ العربي بوكعبان، المرجع السابق، ص 244.

² كمال حمدي، القانون البحري، السفينة، اشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة: ايجار السفينة، نقل البضائع والأشخاص، القطر، الارشاد، ط2، منشأة المعارف، 2000، ص 734.

³ عبد القادر منهوج، المرجع السابق، ص 194.

تثبت التزمات الطرفين. وتكون تذكرة السفر الصادرة، الدليل على إبرام عقد السفر ودفع اجرة السفر".

على عكس ما ذكر وفي بعض الاحيان يجد الناقل مسافرين على متن السفينة لا يملكون تذاكر فالناقل يعمل على نقل المسافرين من ميناء الإنطلاق إلى ميناء الوصول، في المكان والوقت المتفق عليه في العقد، وإتباع الطريق المعتاد مع إلتزام المسافر بدفع أجرة النقل وأمتعته التي تكون من مسؤوليته. حيث تقضي المادة 3/01 من الشروط العامة الإتفاقية الأياتا المتعلقة بنقل المسافرين وأمتعهم لا يمكن الحصول على التذكرة إلا بتسديد قيمتها كاملة¹.

أولاً: السفر بموجب تذكرة

يقصد بها في هذه الحالة أن يكون عقد النقل بعوض نقدي يدفعه المسافر مقابل تسليم الناقل له تذكرة السفر²، لأن الناقل البحري يستحق أجرة النقل في حالة الوفاء بإلتزاماته أو عند وصول المسافرين متأخراً.

يدفع المسافر مقابل النقل ثمن ويعد عنصر جوهري لتحقيق عقد النقل البحري، والمسافر من يلتزم بدفع هذا الرسم³، لهذا يجب تحديد مفهوم المسافر، فقد عرفته الإتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل المسافرين عن طريق البحر ببروكسل عام 1961 بأنه الشخص المنقول فقط على ظهر السفينة بموجب عقد النقل⁴.

في الأصل يعتبر هذا الأمر من بين الأمور القانونية، لأن التذكرة تعتبر دليل يثبت وفاء المسافر بأداء إلتزامه،(أنظر الملحق رقم 01) وفي حالة حدوث ظرف للمسافر والذي يجعله

¹ محمود محمد عابنة، المرجع السابق، ص92.

² مريم تيانتي، دور قانون الإستهلاك في حماية حقوق المسافرين في عقد النقل البحري للأشخاص، المرجع السابق، ص54.

³ مريم تيانتي، حقوق مستهلكي خدمة النقل البحري للأشخاص، المرجع السابق، ص66.

⁴ الإتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل المسافرين عن طريق البحر ببروكسل عام 1961.

متأخر عن موعد الرحلة البحرية فقد أعطى المشرع الجزائري الناقل الحق في الحصول على الأجرة كاملة سواء حضر المسافر أو إمتنع عن السفر على الرغم من شراؤه لتذكرة السفر.

1. إستحقاق الناقل للأجرة عند وفائه بإلتزاماته

يلتزم المسافر بدفع أجرة النقل عند إستلامه تذكرة السفر خلال المدة المحددة والمتفق عليها بينه وبين الناقل أي عند وفائه بإلتزاماته وهي توصيل المسافر إلى الوجهة في الوقت المحدد.

الأصل أنه عندما يفي الناقل بإلتزامه ويصل المسافر إلى الوجهة المتفق عليها، فإنه يلتزم بدفع أجرة السفر كاملة، ويكون ذلك حسب لوائح النقل والعرف¹، إلا أن إلتزام المسافر بدفع الأجرة يختلف بإختلاف الدرجة والمكان الذي يرغب السفر إليه، وبحسب إختلاف الخدمات التي يقدمها الناقل للمسافر اثناء الرحلة.

ولكن هناك ظروف تجعل المسافر يغيب عن الموعد المقرر للرحلة لسبب راجع لفعل المسافر أو بسبب قوة قاهرة، عندما يبدأ الناقل في تنفيذ العقد ثم يتخلى المسافر عن إستكمال سفره فإنه يلتزم بتسديد أجرته كاملة، إلا أن التخلي كان من جانبه وليس من جانب الناقل²، أما إذا كان للضرورة فلا تستحق عليه إلا جزء من أجرة نقله.

يقوم الناقل بمرافقة المسافر إلى المكان المقصود وإذا أخل بإلتزاماته فلا يستحق الأجرة، بل يعفى المسافر إذا لم يدفع إلا بنقله إلى الوجهة في الوقت المحدد سالما وبالتالي تقع المسؤولية على الناقل وليس للمسافر.

¹ سميحة القليوبي، الوسيط في قانون التجارة المصري: الجزء 1، الإلتزامات والعقود التجارية وعمليات البنوك، الطبعة 5، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007، ص 585.

² العربي بوكعبان، المرجع السابق، ص 245.

2. إستحقاق الناقل للأجرة عند وصول المسافرين متأخرا

يلتزم المسافر بدفع أجرة كاملة عند وصوله متأخرا خلال الرحلة البحرية، وعليه فهو مسؤول بأداء الأجرة لأن الناقل لا يستطيع تأخير عملية النقل بسبب تأخر المسافرين، وبالتالي فإنه يأخر المسافرين الآخرين مما يؤدي إلى إهماله في حقهم¹.

أما إذا بلغ المسافر الناقل بتركه للرحلة وكان ذلك قبل اليوم المحدد للنقل ودفع الأجرة كان له الحق في تنفيذ العقد في وقت لاحق مالم يتفق على خلاف ذلك، غير أنه اذا قام بإخطاره قبل الموعد المحدد لإجراء النقل أو عند الضرورة القصوى في ذلك اليوم، وفي هذه الحالة يستحق الناقل التعويض عما لحقه من ضرر نتيجة لذلك، فللمسافر الحق في إلغاء الرحلة وإسترداد الأجرة إذا كانت خدمة النقل مجدولة في أوقات منتظمة وتأخر وسيلة النقل لفترة زمنية معينة.

إذا لم يدفع المسافر الأجرة للناقل فهذا الأخير الحق في حجز أمتعة المسافر على نفقته، كما نصت المادة 200 من القانون المدني²، وفي حالة فقدان أو تلف الأمتعة خلال هذه الفترة فإنه لا يتحمل أي مسؤولية حيث أن المسافر هو من تسبب في الحبس وعليه أن يتحمل مصاريف الإحتجاز وفقا للقواعد العامة.

ثانيا: حالة السفر بدون تذكرة

في هذه الحالة التي لم يقم فيها المسافر بشراء تذكرة سفر، الأمر الذي يتعلق بالمسافر المجاني أو الخفي. بالنسبة للمسافر المتسلل فهو الشخص الذي يتسلل إلى السفينة خفية بدون دفع أجرة السفر، كما أنه يعتبر أيضا الشخص الذي يبقى على متن السفينة دون دفع فرق المسافة، حتى ولو كانت تذكرة سفره لا تسمح له بمواصلة الرحلة البحرية، ولقد أشار المشرع الجزائري على المسافرين المتسلل ونظم أحكامه في نصوص المواد من 857 الى 859 تحت عنوان

¹ محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 506.

² تنص المادة 200 ق.م.ج على أنه: "لكل من التزم بأداء شيء أن يتمتع عن الوفاء به ما دام الدائن لم يعرض الوفاء بالتزام...".

المسافرون خفية¹. من الصلاحيات المخولة إلى الريان في حالة ضبط مسافر متسلل ينبغي تسليمه إلى الجهة المختصة في الميناء الأول الذي تتوقف فيه السفينة، أو نقله إلى سفينة أخرى متجهة إلى الميناء الذي إنطلقت منه وعندما يتم تسليم المسافر الخفي يكون الريان ملزم بتقديم تصريح لكل المعلومات المتعلقة بالمسافر المتسلل².

أما المسافرين المجاني فلا إشكال فيه ما دام يتم دون تعويض، كما يرى البعض أن هذا النوع من النقل لا يخضع لأحكام النقل البحري للمسافرين بسبب عدم وجود إتصال يربط بين المسافر والناقل، مع مراعاة الإستثناء المتمثل في النقل المجاني الذي يقوم به محترف حسب نص المادة 850 من القانون البحري³.

الفرع الثاني: سقوط حق الناقل في استحقاق الاجرة

يستحق الناقل البحري الأجرة إذا أوفى بإلتزامه، كما يستحقها في حالة ما إذا تأخر المسافر عن موعد الرحلة البحرية، ومع ذلك إذا كانت هناك قوة قاهرة أو تعطلت وسيلة النقل البحرية فلا يحق للناقل الحصول على مبلغ أجرة السفر، لأنه لم يحقق هدف المسافر وهي إيصاله إلى الجهة المتفق عليها.

أولاً: بسبب القوة القاهرة

من بين أسباب القوة القاهرة نجد الحوادث الطبيعية، الأحوال الجوية والبحرية المضطربة والصعوبات التقنية التي تواجه مسيري الرحلة البحرية وتعرقل عملية النقل البحري هذا ما يؤدي إلى تأجيل الرحلات أو حتى إلغائها في بعض الأحيان أي إذا تطلب الأمر ذلك، فلا يتحمل الناقل البحري أي مسؤولية قانونية عن الأضرار سواء مادية كانت أو غير مادية التي تحدث نتيجة حصول مثل هذه الحالات، هذا ما تنص عليه المادة 63 من القانون التجاري⁴. وفي هذه

¹ مريم تيانتي، حقوق مستهلكي خدمة النقل البحري للأشخاص، المرجع السابق، ص 68.

² عبد القادر منهوج، المرجع السابق، ص 198.

³ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 791.

⁴ المادة 63 من ق.ج، السالفة الذكر.

الحالة نجد أن الناقل البحري لا يحق له الحصول على أجره السفر وفي المقابل لا يكون ملزما بتعويض المسافرين عن عدم تنفيذه لعقد النقل¹.

أما إذا كانت القوة القاهرة تمنع إستكمال الرحلة فهنا لا يحق للناقل الحصول على أجره السفر فهو يحصل فقط عن الجزء الذي تم تنفيذه من النقل أي أنه، لا يحصل على الأجرة كاملة أثناء قيام الرحلة، أو عندما لا يكون وقتها محددًا ففي هذه الحالة لا يجوز للناقل أن يطالب المسافر بأي مبلغ إضافي إذا طالت المسافة أو قصرت أو حتى إذا زادت المدة بسبب الظروف القاهرة التي تحدث أثناء النقل، فلا أحد يعلم إلى متى تستمر هذه القوة القاهرة ، يمكن أن تحصل إضطرابات بين الناقلين البحريين ومؤسسة النقل فيؤدي إلى إضراب الناقلين هذا ما يعطي للمسافر الحق في طلب التعويض عن عدم وصوله إلى الجهة الذي يريد السفر إليها، أما بالنسبة لمرض المسافر الذي يجعله يمتنع عن السفر فلا حق له في التعويض².

ثانيا: تعطيل وسيلة النقل

في بعض الأحيان يحدث عطل في السفينة مما يؤدي إلى تأجيل الرحلة البحرية حتى يتم إصلاح العطل و قد يعود سبب العطل سواء على الناقل أو أحد تابعيه أو بسبب يرجع إلى وسيلة النقل، فعلى المسافرين إتباع أحد الحليين:

– الإنتظار حتى يتم إصلاح وسيلة النقل، وفي هذه الحالة لا يكون المسافر ملزما بدفع أي مصاريف أو رسوم إضافية، بينما يكون له كامل الحق في طلب التعويض، وهذا طبقا للقواعد العامة في المسؤولية حيث يلزم المخطئ بتعويض من أصابه ضرر في تدبير وسيلة نقل مناسبة دون تكاليف إضافية.

¹ عمار عمورة، العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري، دار الخلدونية، الجزائر، ص116.

² سفيان زرقط، المرجع السابق، ص30.

- يمكن أن تتم عملية النقل بوسيلة نقل أخرى دون الإلتزام بدفع مصاريف إضافية فقد تطرق
المشرع المصري إلى هذه المسألة و قد كان عكس المشرع الجزائري ونجد هذا في مضمون
نص المادة 259 من القانون التجاري¹.

المسافر له الحق في تحويل تذكرة النقل لصالح شخص آخر، ولكن إذا كان إسم الناقل
مسجلا على التذكرة أو تم منح الناقل إعتبرات شخصية، فلا يمكن للمسافر التخلي عنها².

ومنه نستنتج أنه عند وفاء الناقل البحري بإلتزامه يدفع المسافر ثمن تذكرة السفر والذي
يعتبر حق للناقل، كما يحق للناقل الحصول على أجرة السفر في حالة وفاءه بإلتزاماته أو في
حالة تأخر المسافر عن الرحلة البحرية، و في كلتا الحالتين يحصل الناقل على ثمن الأجرة
كاملة، وقد تنشأ ظروف تؤدي إلى سقوط حقه في إستلام ثمن الأجرة وذلك إما في حالة تعطل
السفينة أو حدوث قوة قاهرة.

الفرع الثالث: أحكام الوفاء بأجرة السفر

في عقود النقل البحري للمسافرين، تشكل أحكام الوفاء بأجرة السفر جزءا أساسيا من
الإتفاقية بين الناقل والمسافر، وتعتبر هذه الأحكام من الجوانب الهامة التي تضمن إستقامة
العلاقة التعاقدية وثقة المسافرين في الخدمة المقدمة، بالإضافة إلى ذلك تعتبر قواعد التقادم لأجرة
السفر قانونية تحدد الفترة التي يمكن للمسافر فيها المطالبة بالأجرة المدفوعة.

¹ تنص المادة 259 من ق.ت.م على أنه: "إذا تعطل النقل بسبب يرجع إلى الناقل أو تابعيه أو الوسائل التي يستعملها في نقل
جاز للركاب إختيار وسيلة اخرى، وفي هذه الحالة يتحمل الناقل مصاريف إيصاله إلى المتفق عليه، وله أن يختار الإنتظار حتى
تعود حركة النقل...".

² سميحة الفليويبي، المرجع السابق، ص589.

هذه الأحكام والقواعد تسعى إلى تحقيق التوازن بين مصلحة الناقل ومصلحة المسافر، حيث توفر الضمانات للمسافرين بأنهم سيحصلون على الخدمة المتفق عليها، وفي الوقت نفسه تحدد القواعد للتقدم لضمان إستقرار العلاقات التجارية والمالية.

من خلال فهم هذه الأحكام والقواعد، يمكن للمسافرين والناقلين الإلتزام بالترتيبات والمسؤوليات المتعلقة بالأجرة، مما يساعد على تفادي النزاعات وتسهيل التسوية في حالة حدوث خلافات.

أولاً: ضمانات الوفاء بالأجرة

يحصل الناقل على ثمن الأجرة عندما يقوم المسافر بتقديم تذكره السفر للناقل البحري غير أن المسافر يكون مديناً بالأجرة في بعض الأحيان ومع ذلك قد تنشأ ديون على عاتق المسافر وفي هذه الحالة يجوز للناقل حجز الأمتعة التي أحضرها معه،¹ حسب نص المادة 840 من القانون البحري التي نصت على: "يجوز للناقل أو من يمثله إحتجاز أمتعة المسافر ووضعها في المستودع على نفقة ومسؤولية المسافر حتى تسديد ديون الناقل المتولدة عن عقد السفر أو تقديم الضمانات المناسبة"، يسمح للناقل الحق في إحتجاز أمتعة المسافر كضمان لديونه المترتبة عن عقد السفر²، وهذا ما يعرف في القانون المدني بحق الحبس ويعد هذا الاجراء وسيلة قانونية يرجع إليها الناقل لضمان حقوقه من المدين وهذا ما نصت عليه المادة 200 من القانون المدني³.

حجز أمتعة المسافر هو وسيلة لدى الناقل لضمان ديون المسافر التي قد تنشأ عن عقد السفر، وللناقل الحق في وضع الأمتعة التي إحتجزها في المستودع لحين سداد المسافر لهذه الديون أو تقديم الضمانات المناسبة، يتحمل المسافر نفقات ومسؤولية وضع هذه الأمتعة، وإذا

¹ علي حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، ص 149.

² سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص 590.

³ المادة 200، من القانون المدني الجزائري، السالفة الذكر.

فرضت القواعد العامة يحق لحاملها الحفاظ على الشيء المحجوز، والمادة 840 المذكورة أعلاه هي المادة الوحيدة التي تتناول ضمانات لإسترداد الناقل ديونه¹.

ثانياً: تقادم الأجرة

يتعين على الأطراف تقديم الدعاوى المتعلقة بدفع المبالغ المستحقة من المسافرين قبل مرور سنة كاملة على وصول السفينة، يقوم هذا التقادم على مبدأ المقارنة بين الإلتزام والوفاء، حيث يفترض أن الطرف المتضرر قد حصل على فرصة كافية لتقديم دعواه وتأمين حقوقه².

وعليه يتوجب على الأطراف المعنية بالإلتزام في تلك الفترة الزمنية قبل الشروع في أي إجراء قانوني، وفي حالة مواجهة الناقل لإتهامات بسبب هذا التقادم، له الحق في طلب إجراء تحكيم من المدعي أو المسافر الذي رفع الدعوى، تهدف هذه الخطوة إلى حل النزاع بشكل بديل للقضاء، مما قد يؤدي إلى تسوية الأمور بشكل أسرع وفعال. من جانبه، يتعين على المسافر المتورط في هذه الحالة أن يولي إهتماماً خاصاً لتوثيق مطالبه وتقديم الأدلة اللازمة لدعم موقفه وحقوقه، بهدف تعزيز فرصة في التعامل مع الناقل بشكل حاسم وفعال.

المطلب الثاني: إلتزامات المسافر أثناء الرحلة

يرتب عقد نقل البحري للمسافرين بعض الإلتزامات التي يجب على المسافر أن يتقيد بها أثناء عملية النقل حتى يتمكن الناقل من تنفيذ عقده، فيجوز لهذا الأخير وضع عدة تعليمات لضمان سلامة سير عملية النقل كما يلتزم المسافر بإتباع هذه تعليمات التي تصدر من الناقل وهذا ما سنتطرق إليه في الفرع الأول. ويحق للمسافر أن يحمل أمتعته الخاصة معه، ولكن يجب عليه الحفاظ عليها وحراستها من أي ضرر أو تلف وهذا ما سنتطرق إليه في الفرع الثاني.

¹ عبد القادر منهوج، المرجع السابق، ص 200.

² علي حسن يونس، المرجع السابق، ص 149.

الفرع الأول: إتباع تعليمات الناقل

يمكن للناقل البحري أن يوفي بالإلتزامات التي تترتب عليه عند تنفيذ عملية النقل المتفق عليها، وذلك عند إحترام المسافر لتعليماته والتقيدها بها، لأنه يعتبر الشخص المؤمن بالحفاظ على سلامة المسافر طيلة الرحلة البحرية. لحسن سير عملية النقل، فبخصوص هذا الإلتزام نجد أن المشرع الجزائري لم ينص عليه في القانون التجاري الجزائري، وإنما عند الرجوع إلى القانون المقارن، سواء المصري أو الفرنسي نجد نص صريح حول هذا الإلتزام¹.

أولاً: إلتزام المسافر بالحضور في الوقت والمكان المناسب

يجب على المسافر التواجد في نفس المكان والوقت المحدد في التذكرة، إذا لم تحدد الساعة التي يجب أن يصل فيها المسافر في تذكرة السفر، فيجب عليه الوصول في الوقت المناسب لإستكمال الإجراءات الجمركية والإدارية اللازمة لمغادرة المطار أو الميناء²، فتقوم شركة نقل الركاب بإبلاغ عملائها بتواجدهم على مستوى ميناء المغادرة قبل ساعة من بدء الرحلة البحرية³. ولهذا فإن عملية النقل تتم عن طريق الجو أو البحر، أما بالنسبة لعملية النقل البرية فيكون مكان الحضور على مستوى محطة الحافلات أو السكك الحديدية أو حتى محطة سيارات الأجرة فتكون معينة وقد يكون مكان الحضور في مكن اخر غير المذكورة وتكون حسب إتفاق الطرفين. عدم حضور المسافر يعطي الحق للناقل للمغادرة، ودون قيام الناقل بتعويض المسافر عن خسارته لفرصة السفر، لأن الناقل لا يتحمل أي مسؤولية إتجاهه، وذلك لأنه قد وصل في الوقت

¹ تنص المادة 255 من ق.ت.م على أنه: "إتباع تعليمات المتعلق بالنقل... راجع في ذلك: عميمور خديجة، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكة الحديدية، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق تخصص تأمينات، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة 1، 2014، تهميش رقم 1، ص16.

² وهيبية بن ناصر، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014، ص93.

³ المادة 02، من الشروط العامة للنقل، المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين، الجزائر، أنظر الملحق رقم: 02.

المحدد للرحلة دون حضوره فهنا من واجبه الإقلاع دون إنتظاره كما يجب عليه أن يقوم بدفع أجرة السفر كاملة سواء كان متأخرا أو أنه لم يحضر أساسا.

أما في حالة عدول المسافرين عن السفر قبل إنطلاق الرحلة البحرية فهو ملزم بإخطار الناقل البحري بعدوله في الوقت المناسب، وهو الوقت الذي يسمح للناقل بتدبير أمره والبحث عن مسافر آخر يعوض مكان المسافر الذي عدل عن السفر، ولم يحدد المشرع الجزائري المدة المحددة لإخطار الناقل بالعدول، عكس المشرع المصري الذي ألزم على أن يكون ميعاد إخطار الناقل قبل يوم من مباشرة الرحلة البحرية¹.

ثانيا: إحترام المسافرين للنظام المقرر داخل السفينة

تضع شركة النقل البحري مجموعة من القوانين لتنظيم عمليات النقل البحري، (أنظر الملحق رقم 03) وذلك لحفظ النظام والأمن على ظهر السفينة بهدف ضمان سلامة المسافرين²، يتم تحديد أهم الإلتزامات من قبل مؤسسة النقل، وغالبا ما تكون معلقة بوضوح داخل السفن لتسهيل قراءتها من قبل المسافرين، كما يمكن العثور عليها في شكل كتيبات مطبوعة توزع على المسافرين عند دخولهم السفن، أو يتم طباعتها على التذاكر البحرية.

هذه الإجراءات تهدف إلى تعزيز الوعي بالإلتزامات اللازمة لضمان السلامة أثناء رحلات النقل البحري، من بين التعليمات التي تكون مذكورة نجد:

- أن تذكرة السفر شخصية لا يمكن تحويلها إلى مسافرين آخرين.
- يلتزم المسافر بالحضور ساعة على الأقل قبل موعد إنطلاق الرحلة البحرية وذلك حسب ما هو متفق عليه في تذكرة السفر التي تكون سارية المفعول عند إستخدامها.

¹ نصت المادة 257/01 من القانون التجاري المصري "أن يكون الأخطار قبل اليوم المعين لتنفيذ النقل..." راجع في ذلك: رسالة العرابوي نبيل صالح، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراة في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بالقائد، تلمسان، 2010، ص91.

² عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص112.

- يجب أن يتعهد حامل التذكرة في حالة إرتفاع الأسعار بدفع الزيادة قبل الصعود إلى وسيلة النقل وإنطلاق الرحلة البحرية¹.
- المسافر ملزم بالإمتثال في جميع الأحوال بكافة الضوابط التي تحددها المؤسسة على متن السفينة ولا يجوز لهم الدخول إلى الأماكن الغير مبينة في تذكرتهم².
- يلتزم المسافرون بعدم حمل أشياء غير تلك المخصصة للإستخدام الشخصي وخاصة البضائع، وأي مخالف سيضطر إلى دفع ضعف قيمة الشحن وفي حالة فقدانها أو تلفها فلا يتحمل كل من ربان السفينة والمؤسسة مسؤولية ذلك³.
- لا يتحمل كل من ربان السفينة والمؤسسة أي مسؤولية تطراً على المسار أو بيانات الرحلة وكذلك الانقطاعات في أداء الخدمات أو التأخير في مغادرة أو وصول السفينة والنقل إلى السفينة أو قطاعات أخرى في هذا الإفتراض، وفي حالة الحجز الصحي فإن مصاريف الصحة والطعام وغيرها تقع على عاتق المسافر كلها لأن الربان والمؤسسة لايتحملون مسؤولية التأخير الذي يحدث في تنفيذ عقد النقل البحري⁴.
- في حالة حدوث أضرار مادية قد تلحق بالمسافر على متن السفينة سواء أثناء الصعود أو النزول، وكذلك فيما يتعلق بتلف أو فقدان أمتعة المسافرين فلا يمكن لأصحاب الحقوق تحميل المؤسسة المسؤولية إلا بالشروط المحددة والمنصوص عليها في إتفاقية بروكسل المبرمة يوم 29 افريل 1961⁵.

¹ المادة 02، من الشروط العامة للنقل، المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين، السالفة الذكر.

² المادة 03 من الشروط العامة للنقل، المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين، السالفة الذكر.

³ المادة 06 من الشروط العامة للنقل، المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين، السالفة الذكر.

⁴ المادة 11 من الشروط العامة للنقل، المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين، السالفة الذكر.

⁵ المادة 13 من الشروط العامة للنقل، المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين، السالفة الذكر.

بالإضافة إلى ذلك يحق لشركة النقل البحري أن تنزل أي شخص يشكل خطر محتمل، سواء بسبب تهديد لسلامة المسافرين أو السفينة، أو لعدم الامتثال للنظام الداخلي المنصوص عليه داخل السفينة، بالإضافة إلى فحص ومراقبة الأمتعة.

فالناقل له السلطة الكاملة التي تخول له بحماية المسافرين وتأمين وسيلة النقل لإيصالهم إلى الجهة المقصودة بأمان.

ثالثاً: إلتزام المسافرين بحجز مكان داخل السفينة

من بين الإجراءات الأساسية التي يقوم بها المسافر قبل رحلته هو حجز مقعده عن طريق شراء تذكرة السفر، التي تمنحه الحق في الانتقال بصورة قانونية عبر وسائل النقل المختلفة، سواء كانت بحرية، برية أو جوية على الرغم من أن الرحلات الجوية تتضمن قيوداً على السعة المتاحة للمسافرين أو الأمتعة التي يمكن حملها.

فالناقل في هذه الحالة لا يحق له حجز مكان محدد ويضعه تحت تصرف المسافرين وذلك حسب الشروط العامة لإيادات المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم، حيث نصت المادة 7 الفقرة 2 منه على أنه: "لا يضمن الناقل أن يضع تحت تصرف المسافرين مقعداً محددًا في الطائرة ما لم يكون هناك إتفاقاً خاصاً على ذلك". لأن رقم المقعد يعين عن طريق تذكرة السفر المسلمة للمسافر، وفي حالة ما إذا خالف المسافر ذلك يحق للناقل منعه من الصعود دون قيام مسؤوليته¹.

الفرع الثاني: حراسة المسافرين لأمتعته الخاصة

يحمل المسافر أمتعته ويحتفظ بها معه طوال مدة الرحلة، ويتم تحديد وزن هذه الأمتعة من قبل شركة النقل، يلتزم الناقل البحري بنقل أمتعة المسافرين دون تكبد تكاليف إضافية، ما لم تتجاوز الأمتعة الحد المسموح به الذي يحدد في تذكرة السفر، في حال تجاوزت الأمتعة الحد

¹ محمد عبد الجواد عبد الهادي عبد الجواد، مسؤولية الناقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراة في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة أسيوط، 2015، ص 91.

المسموح يتوجب على المسافر دفع رسوم إضافية لتسجيل الأمتعة الزائدة، بما في ذلك المركبات المصاحبة ويجب على الناقل تقديم إيصال يثبت حق المسافر في الأمتعة الإضافية المسجلة لإستردادها عند الوصول¹.

لكن يجب أن تكون الأمتعة مطابقة لشروط النقل، فيحق له أن يفحصها وذلك بحضور المسافر للتحقق من تطابق شروط النقل عليها سواء قبل مباشرة الرحلة أو أثناء الطريق²، لذا يجب على المسافر المحافظة عليها وحمايتها من أي تلف أو ضرر قد يصيبها.

وبالنسبة للأمتعة المسجلة المسؤول الرئيسي عنها هو الناقل لأنه يحرر وثيقة من نسختين يعطي نسخة منها للمسافر ليحتفظ بها والتي تعد دليل في حالة حدوث ضرر فعبء الإثبات يكون على عاتق الناقل فهو مسؤول عن الأضرار التي تلحق بالأمتعة أو الحيوانات التي تكون بحوزته ويحق للمتضرر منها أن يطلب بتعويض³، وهذا سواء بالرجوع على الناقل وهذا الأخير يعود على المسافر أو برجوع على المسافر مباشرة.

المبحث الثاني: جزاء الإخلال بإلتزامات المسافر في عقد النقل البحري للمسافرين

ينظم عقد النقل البحري للمسافرين العلاقة بين الناقل البحري والمسافر ويحدد التزامات وحقوق كل منهما. يتطلب هذا العقد من المسافر إلتزامات يجب تنفيذها. وعند إخلال المسافر بهذه الإلتزامات، تنشأ مسؤوليته القانونية في حالات كفقدانه لأمتعته، والتسبب في تأخير الرحلة هذا ما سنتطرق إليه في المطلب الأول.

وبالنسبة للمطلب الثاني تناولنا رفع دعوى التعويض من قبل المسافر المتضررين، مع بيان الإجراءات القانونية التي يجب إتخاذها لسير الدعوى بشكل جيد، ويكون رفع الدعوى أمام

¹ محمد رضا اوسهلة، عقد النقل البحري في القانون الجزائري، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، فرع قانون خاص، تخصص حقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، ماي 1962، جامعة جيلالي ليايس، سيدي بلعباس، 2021، ص152.

² علي البارودي، المرجع السابق، ص230.

³ محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص538.

المحاكم المختصة. كما أضفنا مدة تقادم الدعوى، وهي المدة الزمنية المحددة لرفع الدعوى للحصول على التعويض. وهذا لضمان حقوق جميع الأطراف وتحقيق العدالة.

المطلب الأول: حالات قيام مسؤولية المسافرين في عقد النقل البحري للمسافرين

قد يخل المسافر البحري بالتزاماته في بعض الحالات فتقع عليه عبء المسؤولية خصصنا الفرع الأول لحالة فقدان الأمتعة، والفرع الثاني في حالة عدم الحضور في الوقت المحدد أما الفرع الثالث فسنتناول فيه حالة فقدان التذكرة.

الفرع الأول: حالة فقدان الأمتعة

يحق للمسافر حمل أمتعته الشخصية غير المسجلة خلال عملية النقل وفقا للوائح النقل المعمول بها. وتكون الحمولة في الحدود المسموح بها فقط. ولا يحق مطالبة الناقل في حالة فقدانها، بل يتحمل المسؤولية عنها بنفسه. لأن الأمتعة اليدوية لا تدخل في العقد ولا يكون الناقل مسؤولاً عنها¹، وإذا تعرضت الأمتعة لأي ضرر من جانب طرف آخر، يجب على المسافر المطالبة بالتعويض مباشرة من هذا الطرف، وليس من الناقل. في هذه الحالة، يكون الناقل معفياً من أي مسؤولية.

الفرع الثاني: عدم الحضور في الوقت المحدد

يجب على المسافر أن يصل في الوقت المحدد للسفر. وفي حالة تأخره أو عدم حضوره عن موعد إنطلاق الرحلة، ينبغي عليه الإلتزام بالشروط المحددة في تذكرة السفر.² ففي حال تأخره يكون المسؤول الوحيد عن ذلك. وفقا للقانون التجاري الجزائري، لا يوجد نص صريح حول مسؤولية المسافرين في حالة التأخر، ولكن المادة 830 من القانون البحري، تشير إلى: " يجب أن

¹ فضيلة رابحي، المرجع السابق، ص15.

² وائل محمد رفعت إبراهيم علي، مسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البحري للأشخاص بين القانون المصري والسعودي، الجزء 1، مجلة روح القوانين، العدد 101، يناير 2023، ص762.

يحضر المسافر للركوب في الشروط المحددة في تذكرة السفر". وإذا تأخر المسافر، يفقد حقه في السفر ويكون ملزماً بدفع ثمن التذكرة دون تعويض. يمكن للمسافر التخلص من المسؤولية عن الضرر بإثبات نفي الخطأ أو وجود سبب خارجي كالقوة القاهرة.

الفرع الثالث: في حالة فقدان التذكرة

تعتبر ضياع التذكرة من بين المسؤوليات التي تترتب على المسافر ولا يتحمل الناقل أي مسؤولية عنها. فعند فقدانها يفقد المسافر جميع حقوقه ولا يحق له المطالبة بتعويض من الناقل، ويجب عليه شراء تذكرة جديدة. أي تصرف غير لائق من المسافر تجاه الناقل يمكن أن يؤدي إلى مساءلة المسافر قانونياً لأنها تثبت حقوق المسافر في الرحلة وتؤكد شرعية حجزه وحقه في النقل. حياة التذكرة هي الشرط الأساسي لإكتساب حقوق الرحلة، وبالتالي يتحمل المسافر الذي لا يمتلك التذكرة عواقب ذلك.

بالإضافة إلى هذا يمكن أن تنتهي صلاحية التذكرة هذه الأخيرة تمتد لتشمل السفر في الرحلة المحددة فقط، وتنتهي بإنهاء الرحلة، غالباً ما تتضمن التذكرة معلومات الإنطلاق والوصول، في حال إنتهاء صلاحية التذكرة وعدم نزول المسافر في المحطة المقصودة نتيجة للنوم داخل وسيلة النقل، فإن الناقل غير مسؤول عن هذا الحدث. وبالتالي يعتبر المسافر قد قام بالسفر باستخدام تذكرة سفر معينة¹، على المسافر تسليم التذكرة للناقل عند الوصول. هذا ما نصت عليه المادة 03 من الفقرة 02 من إتفاقية وارسو لنقل الجوي².

¹ مختار محمد رحمانى، المسؤولية المدنية عن حوادث الأشخاص بالسكك الحديدية، دار هومة للنشر والتوزيع، الجزائر، ص35.

² نصت المادة 03/02 من إتفاقية وارسو على أنه: "...تكون لتذكرة السفر حجيتها من حيث انعقاد عقد النقل وشروطه ولا يؤثر على قيام عقد النقل وعلى صحته عدم وجود التذكرة...".

المطلب الثاني: دعوى التعويض في عقد نقل المسافرين

بمجرد خرق مسؤول النقل لإلتزاماته المنصوص عليها في عقد نقل المسافرين، والتي تنتج عنها آثار سلبية على المسافر، له الحق في اللجوء إلى إجراءات قانونية للمطالبة بتعويض للضرر الذي تكبده.

تتضح أهمية هذه الخطوة أثناء مراحل رفع الدعوى، حيث يتم تحديد الأطراف الرئيسية للنزاع، المدعى والمدعى عليه، وتقديم الأدلة والشهادات لتثبت مدى المسؤولية القانونية للناقل في وقوع الضرر، بالإضافة إلى الإجراءات التي يجب إتباعها وأي جهة قضائية مختصة لحل النزاع بين الطرفين.

الفرع الأول: أطراف دعوى التعويض

في كل دعوى قضائية، يكون هناك طرفان: المدعى والمدعى عليه، وعادة ما يكون الناقل المدعى عليه. تختلف هوية الطرف المدعى عليه حسب نوع النقل، وفي حالة وفاة المسافر، يخلفه الورثة ويكونون هم المدعين، حيث تنتقل دعوى التعويض إليهم بناء على المسؤولية العقدية نتيجة لتقصير الناقل في وفائه بإلتزاماته. أما بالنسبة للمدعي في حالة وفاته، فلم يشر المشرع إلى أي مادة قانونية تفيد برفع دعوى على ورثته، على عكس المادة 27 من اتفاقية وارسو¹، منحت المسافر الحق في رفع دعوى ضد ورثة الناقل.

¹ تنص المادة 27 من اتفاقية وارسو المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالنقل الجوي الدولي أنه: "تقام دعوى المسؤولية في إقليم أحد الأطراف المتعاقدة السامية وفقا لإختيار المدعى أما أمام محكمة موطن الناقل أو محكمة الجهة التي يكون له فيها مقر عمل تم عن طريقه ما أمام محكمة المقصد النهائي".

أولاً: المدعي

المدعي في دعوى المسؤولية، يكون في أغلب الأحيان المسافر أي الطرف المضرور وينوبه في حال وفاته وورثته¹، لا يوجد نص صريح يعرف المدعى لكن يمكن تعريفه أنه كل شخص طبيعي أو معنوي متقدم للقضاء مطالباً بالحكم له بما يدعيه المدعى عليه.

في حالة إصابة المسافر بدنياً، أو هلاكه أو فقدان أمتعته، يتعين عليه إخطار الناقل في غضون 15 يوماً من تاريخ نزوله من السفينة، وذلك وفقاً لما ورد في نص المادة 851 من القانون البحري، أنه: "يجب على المسافر أن يوجه تبليغاً كتابياً للناقل أو من يمثله:

أ. في حالة الإصابات الجسدية: خلال 15 يوماً من نزوله من السفينة.

ب. في حالة ضرر الظاهر بالأمته:

– فيما يخص أمتعة الحجرة قبل أو عند انزالتها.

– فيما يخص كل متاع آخر قبل أو حين التسليم.

ج. في حالة فقدان أو الضرر الخفي للأمتعة: خلال خمسة عشر يوماً من الإنزال

أو التسليم أو التاريخ الذي كان يجب أن يقع فيه".

وبهذا لا يكون هذا الإخطار ملزماً على ورثة المسافرين أو من يعولهم في حالة وفاته أثناء

تنفيذ العقد.

ثانياً: المدعى عليه

لم ينص القانون أيضاً إلى تعريف المدعى عليه، لكنه يعد الشخص الطبيعي أو الاعتباري

الذي صدر منه الخطأ وأضر بالمدعي²، لكن يتم التحقق من صفته لدى المدعى بعقد النزاع

أو الخصومة في الجلسة المحددة بعد إخطاره وإبلاغه بعريضة افتتاح³.

¹ عيسى غسان ربيضي، المرجع السابق، ص255.

² حمزة قتال، مصادر الإلتزام: : المسؤولية التقصيرية الفعل المستحق للتعويض، دار هومة، 2018، الجزائر، ص76.

³ عبد الوهاب بوضرسة، الشروط العامة والخاصة لقبول الدعوى بين النظري والتطبيقي، دار هومة، الجزائر، 2006، ص15.

فيعتبر الناقل هو الطرف المدعى عليه في دعاوى المسؤولية المتعلقة بعقد النقل البحري للمسافرين. ولا يوجد ما يمنع الناقل الذي أبرم العقد من تكليف ناقل آخر بتنفيذ النقل، حيث يسمى الأول بالناقل المتعاقد الذي يعرف على أنه الناقل الرئيسي المتعاقد مع المسافر يبقى المسؤول الأول طوال الرحلة حتى إذا سلم نقل المسافرين وأمتعته لناقل آخر، والثاني بالناقل الفعلي وهو الذي يعهد إليه الناقل المتعاقد للقيام بالنقل أو جزء منه فقط¹. وتكون مسؤولية كلا الناقلين تضامنية تجاه المسافر، ويحق لأحدهما الرجوع على الآخر بعد دفع التعويض للمتضرر. كما يمكن للربان، بإعتباره وكيلًا عن الناقل، أن يكون المدعى عليه في دعوى المسؤولية. ويحق للمسافرين أو ذوي الحقوق رفع دعوى مسؤولية ضد الربان إذا أخل بواجبه في المحافظة على أرواحهم أو ممتلكاتهم.

الفرع الثاني: الإجراءات المتعلقة بدعوى التعويض

قبل أن يقدم المسافر المتضرر من عملية النقل البحري دعوى التعويض ضد الناقل أو ممثليه، يجب عليه إتخاذ عدة إجراءات قانونية. هذه الإجراءات تشمل إخطار الناقل بالضرر الذي لحق به قبل تقديم الدعوى، وذلك لإعطاء الناقل فرصة للتحقق من صحة هذا الضرر وذلك لتجنب اللجوء إلى المحاكم.

فقد سبق وأن أشرنا إلى أن الناقل البحري يسأل عن وقت تحقق الضرر، وأنه يجب أن يحدث خلال فترة النقل المحددة قانونًا. لذا من المنطقي الإسراع في إبلاغ الناقل بحدوث الضرر، لأن التأخير في الإبلاغ قد يؤدي إلى حدوث نزاع حول تحديد الزمن الذي وقع فيه الضرر، وقد يصعب إثبات سبب هذا الضرر. ولحماية الناقل البحري من المطالبات المتأخرة، فقد فرض تشريع البحري واجب إخطار المسافرين المتضرر الناقل بحدوث الضرر خلال مهلة محددة².

¹ احمد مدني، مسؤولية النقل البحري للبضائع في القانون البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثالث، 2019، ص419، <http://www.asjp.cerist.dz> 18 افريل 2024، الساعة 14:00.

² الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة تيزي وزو، الجزائر، 2013، ص 149.

تطرق المشرع الجزائري على ذلك من خلال مضمون نص المادة 851 من القانون البحري المذكورة أعلاه أن المشرع الجزائري يفرض على المسافر الذي يتعرض لأضرار جسمانية أو أضرار تتعلق بالأمّعة أثناء تنفيذ عقد النقل البحري أن يخطر الناقل وفقا لمهلة محددة تنص عليها المادة المشار إليها. كما فرض عليه أن يكون الإخطار كتابيا، دون تحديد شكل معين. وبناء على ذلك، يمكن القول أن الشروط الأساسية للكتابة هي الواضح. لذا، يمكن إخطار الناقل بواسطة إنذار يصدر عن محضر قضائي أو عبر البريد، كما يمكن أن يتم الإخطار عن طريق برقية أو أية وسيلة مماثلة.

من ناحية أخرى، في حالة إهمال المسافر في إخطار الناقل بالضرر، مما يؤدي إلى عدم قبول دعوى المسؤولية، لا يمكن للناقل أن يرفض قبول دعوى المسافر المتضرر فقط لعدم إخطاره، لأن الغرض من هذا الإجراء هو تجنب فقدان مصدر الضرر.

لذلك، يعتبر هذا الإخطار مجرد دليل على أن المسافر غادر السفينة بدون ضرر، حتى يثبت العكس ويقدم الدليل على أن الضرر حدث أثناء تنفيذ عقد النقل¹.

أولاً: الإخطار في حالة تضرر الأمّعة

كما ذكرنا سابقا يكون إخطار الناقل بالضرر كتابيا من قبل المسافر الذي تضررت أمّعته أثناء تنفيذ عقد النقل البحري. ونتج عن عدم الإخطار قيام قرينة عدم تسليم المسافر الأمّعة في حالة جيدة، إلى أن يثبت العكس². تختلف مدة الإخطار بين الضرر الظاهر والضرر الغير ظاهر الذي يلحق بالأمّعة، وكذلك بين الأمّعة المسجلة والغير مسجلة.

¹ عباس حليمي المنزلاوي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983، ص 37.

² عبد السلام عيشور، مسؤولية الناقل البحري للمسافرين، أطروحة لنيل الدكتوراه، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، كلية الحقوق، تخصص قانون الأعمال، 2023، ص 217.

عند تعرض أمتعة الحجرة لضرر ظاهر، ينبغي على المسافر إعلام الناقل سواء قبل أو بعد نزولها، لأن الأمتعة تكون بحوزته مباشرة، وبالتالي يكون على علم فوري بالضرر الذي تعرضت له، مما يلغي الحاجة لفترة زمنية لإبلاغ الناقل¹.

بالنسبة لبقية الأمتعة التي تكون عادة في حوزة الناقل وتحت حراسته، يجب على الناقل إخطار المسافر بالضرر الذي يلحقها إما قبل استلامها أو أثناء استلامها. عند فقدان الأمتعة أو تعرضها للضرر، يجب على المسافر إخطار الناقل في غضون فترة لا تتجاوز 15 يوم، يحتسب من يوم النزول أو التسليم في حالة التلف، أو من اليوم الذي يجب أن يتم فيه التسليم، حسب نص المادة 852 من القانون البحري التي تنص على أنه: "إذا لم يتقيد المسافر بأحكام المادة السابقة، يعد، إلا في حالة ثبوت العكس، نازلا من السفينة سالما ومستلما أمتعته في حالة جيدة...".

ثانيا: الإخطار في حالة الأضرار الجسمانية

وجب المشرع الجزائري على المسافر إخطار الناقل أو من يمثله، بالأضرار الجسمانية التي تلحقه خلال تنفيذ عقد النقل، ويجب أن يتم ذلك في مدة لا تتجاوز خمسة عشر يوما، تحسب من تاريخ نزول المسافر من السفينة. وإذا تهاون المسافر عن ذلك، يفترض أنه غادر السفينة دون أي ضرر ما لم يثبت العكس²، وكانت إتفاقية بروكسل لعام 1961 تطبق نفس القواعد والشروط. على عكس إتفاقية أثينا لم تشترط لعام 1974 وبروتوكولاتها المعدلة للإخطار عن الأضرار الجسمانية التي تلحق المسافر، بل إكتفت بفرض هذا الشرط على الأمتعة فقط.

¹ مقابلة مع السيد حمزة توفيق، مندوب مينائي، 15 مارس 2024، 09:45.

² محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص531.

فعدم الإخطار لا ينتج عنه أي تبعات قانونية على ورثة المسافر أو من يعولهم، وفقا للمادة 852 من ق.ب.ج المذكورة أعلاه وهذا يعني أنه لا يتطلب إخطار الناقل في حالة وفاة المسافر المتضرر من عملية النقل¹.

الفرع الثالث: الجهة القضائية المختصة في دعوى التعويض

لم يفرق المشرع الجزائري في تحديد إختصاص المحكمة في قضايا المسؤولية المتعلقة بالنقل، بل إعتبرها واحدة حيث أتاح للمتضرر الخيار في رفع دعوى التعويض ضد الناقل، ويمكن تقديم الدعوى أمام محكمة موطن الناقل، أو محكمة المقر الرئيسي لمؤسسة النقل، أو محكمة العقد. وبالنسبة للسلطة القضائية يمكن أن تكون تابعة للقاضي الجزائري أو القاضي المدني، وذلك حسب الظروف والمتطلبات القانونية لكل قضية.

أولا: الإختصاص الإقليمي

يظهر نص المادة أن قانون الإجراءات المدنية والإدارية يطبق في حالات نقل المسافرين وأمتعتهم²، حيث تنص المادة 37 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية على أنه: "يؤول الإختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع في دائرة إختصاصها موطن المدعى عليه، وإن لم يكن له موطن معروف، فيعود الإختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له، وفي حالة إختيار الموطن، يؤول الإختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك". أما فيما يتعلق بالمسائل التجارية إذا

¹ كمال حمدي، المرجع السابق، ص663.

² نور الدين بلغازي، الحماية القانونية للمسافر عن طريق البحر، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، كلية الحقوق، تخصص القانون البحري والنقل، 2019، ص270.

كان الناقل يمارس نشاطه من خلال شركة النقل، يتم تحديد الموطن وفقا للفقرة الرابعة من المادة 39 قانون الإجراءات المدنية والإدارية¹.

بناء على ذلك يمكن للمسافر المتضرر من عملية النقل البحري رفع دعوى أمام المحكمة التي يقع في دائرتها فرع من فروع شركة النقل البحري، بشرط أن تكون الشركة التابعة هي التي أبرمت عقد النقل البحري للمسافرين، وإذا تم العقد في مكان المركز الرئيسي للشركة يكون الإختصاص لمحكمة تواجد الشركة الأم².

ثانيا: الإختصاص النوعي

يتم تحديد الإختصاص النوعي في منازعات عقد النقل البحري للمسافرين بناء على طبيعة العقد البحري والأطراف المتعاقدة³، حيث يعتبر عقد النقل البحري من العقود التجارية وبالتالي تكون المسؤولية الناشئة عنه تجارية بالنسبة للناقل البحري⁴، فتحال النزاعات إلى المحكمة التجارية بموجب القانون رقم 13-23 المعدل للقانون 8-9 للإجراءات المدنية والإدارية.

تنص المادة 536 مكرر في فقرتها 05 من نفس القانون على أن: تختص المحكمة التجارية المختصة بالنظر في النزاعات المذكورة أذناه...

– المنازعات البحرية والنقل الجوي ومنازعات التأمينات المتعلقة بالنشاط البحري".

¹ تنص المادة 39 الفقرة 04 من ق.إ.م.إ على أن: "الإختصاص في المواد التجارية بإستثناء الإفلاس والتسوية القضائية يكون في الجهة القضائية التي يقع في دائرتها العقد، وفي الدعاوى المرفوعة ضد الشركة، ويكون الإختصاص للجهة القضائية التي يقع في دائرتها أحد فروع الشركة".

² عبد السلام عيشور، المرجع السابق، ص222.

³ شهرزاد بن الصغير، منازعات النقل البحري بين إشكالية تحديد صفة القاضي وتنوع الجهات القضائية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السادس، 18 جويلية 2018، ص258، <http://www.asjp.cerist.dz>، 01 ماي 2024، 12:20.

⁴ مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص348.

يتضح من خلال نص المادة أن المحكمة التجارية المختصة في الجهة ذات الولاية والإختصاص الحصري في المنازعات البحرية بما في ذلك النقل الجوي ومنازعات التأمين المتعلقة بالنشاط التجاري تلتزم المحاكم بالإختصاص النوعي تلقائياً.

طبقاً للمادة 36 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية التي تنص على أنه: "الإختصاص النوعي من النظام العام، تقتضي به الجهة القضائية تلقائياً في أي مرحلة كانت عليها الدعوى". أما فيما يخص مسؤولية النقل البحري للمسافرين تقيد الدعوى بأجل محدد وفقاً للمادة 853 من القانون البحري، والتي نصت على أن: "الدعاوى المتعلقة بالتعويض عن الضرر الناتجة عن وفاة أحد المسافرين، أو الإصابة الجسدية أو فقدان الأمتعة أو الأضرار اللاحقة بها، تخضع لتقادم مدته سنتان كما يمكن وقف أو قطع هذا التقادم حسب أحكام القانون العام.

المطلب الثاني: تقدير وإنقضاء التعويض في عقد النقل البحري للمسافرين

بعد صدور الحكم لصالح المدعي الذي تعرض للضرر، يتولى القاضي مهمة تقدير قيمة التعويض. تتنوع هذه المرحلة في عدة جوانب، منها تقدير الدعوى التعويضية للأضرار البدنية، والأضرار التي نجمت عن التأخير، والأضرار المتعلقة بالأمتعة سنتطرق إليها في الفرع الأول. بالإضافة إلى ذلك، يتم تنظيم دعاوى التعويض بموجب قوانين التقادم التي تختلف بين الدول، وتؤثر هذه الإختلافات على حقوق المدعين. سنتطرق إليها في الفرع الثاني أي تقادم دعاوى التعويض المتعلقة بالأشخاص والأمتعة.

الفرع الأول: تقدير قيمة التعويض في عقد النقل البحري للمسافرين

بعد رفع الدعوى التعويضية وصدور الحكم لصالح المدعي الذي تعرض للضرر تأتي مرحلة تقدير قيمة التعويض حيث تتضمن هذه المرحلة عدة جوانب وتنقسم إلى تقدير دعوى

تعويض على الأضرار البدنية وعن أضرار التأخير وعن أضرار التي تصيب الامتعة وبموجب المادة 182 من القانون المدني¹، يحدد القاضي قيمة التعويض بناء على تقديره للأضرار.

أولاً: تقدير قيمة التعويض عن الأضرار البدنية

أثناء وقوع الضرر الناتج عن عقد النقل يقوم القاضي بتقدير التعويض ويعتبره نتيجة طبيعية في حال عدم قدرة الناقل على الوفاء به ويستند هذا التقدير إلى المواد 124 و182 و138 و131 من القانون المدني²، التي تنظم التعويض وتختلف تطبيقاتها حسب وسائل النقل. وهنا تظهر أهمية قانون التأمين في تقدير قيمة التعويض على الأشخاص المتضررين جراء حوادث المرور حيث يمثل هذا القانون الإطار القانوني الذي ينظم الشروط والمسؤوليات المتعلقة بالتعويض.

يمكن القول أيضاً أن قانون التأمين يعد من الإتفاقيات التي تحدد المسؤولية والتعويض المترتب على هذه الحوادث ويضع التوجيهات اللازمة لتقدير قيمة تعويض بشكل عادل ومتوازن ويشمل ذلك التعويض عن مصاريف: العلاج الطبي، والصيدلانية، ومصاريف النقل للمصابين العاجزين عن العمل، والعاجز الدائم جزئياً أو كلياً، وضرر الوفاة بناء على هذه البنود تتعهد شركة التأمين بدفع قيمة التعويض للمتضرر³.

ثانياً: تقدير قيمة التعويض عن أضرار التأخير

في حال وجود تعاقد بين المسافرين والناقل لنقله في الوقت المحدد وتأخر الناقل في نقله رغم توفر جميع الظروف المناسبة لإيصاله في الموعد المحدد، يتوجب على الناقل تعويض

¹ تنص المادة 182 من ق.م.ج على انه: "إذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد، او في القانون فالقاضي هو الذي يقدره....."

² المواد 124 و131 و138 و182 من ق.م.ج، السالفة الذكر.

³ بوزيدي محمد، المصلحة في مجال تعويض ضحايا حوادث المرور، المجلة القضائية العدد الثاني، 1992، ص246.

المسافر المتضرر وقبل رفع أي دعوة قانونية يجب على الناقل إخطار المسافر بذلك لأن الدعوة تكون من مصلحة المسافر¹.

عموما تقوم شركات النقل بتحديد مبلغ التعويض عن أضرار تأخير ما لم يثبت ذلك أن التأخير، ناتج عن خطأ جسيم أو تدليس من قبل الناقل ويتفاوت تقدير مبلغ التعويض من دولة إلى أخرى ومن وسيلة إلى أخرى.

ثالثا: تقدير قيمة التعويض عن الأضرار التي تصيب الأمتعة

تنص الإتفاقيات الدولية civ-cotif في مجال النقل الدولي التعويض عن فقدان أو تلف الأمتعة وتحدد معايير هذا التعويض وفقا لحالتين المسؤولية العقدية والتقصيرية²، وتشمل المسؤولية العقدية تغطية جميع الأضرار التي تصيب أمتعة المسافرين بينما يلزم القانون المدني الجزائري بتوجيه الاعتراضات وفقا للمادة 179 من القانون المدني³، أما المسؤولية التقصيرية في حالة عدم وجود قوانين في لوائح النقل لتقدير قيمة التعويض عن الضياع يلزم الناقل دائما أن يكون مسؤولا عن التعويض أو أن يلجا إلى القاضي لتقدير قيمة التعويض.

الفرع الثاني: تقادم دعوى التعويض في عقد النقل البحري للمسافرين

قوانين التقادم تختلف بين الدول وفقا للتشريعات المعمول بها في كل دولة حيث يحدد مدى التقادم بشكل مختلف، عموما يتم تحديد تقادم الحقوق في القانون المدني الجزائري بمدد زمنية محددة، على سبيل المثال في القانون الفرنسي تم حدد مدة التقادم بعد مرور 30 سنة، بينما في القانون المصري تم تحديدها ب 15 سنة، أما فيما يتعلق بالدعوى الجنائية يحدث التقادم في جرائم الجنايات بعد عشر سنوات وفي حالة المخالفات يكون التقادم بعد سنة واحدة.

¹ وجددي عبد الواحد علي، التعويض عن الإخلال بإلتزام ضمان سلامة الراكب والمسافر، شركة ناس للطباعة، مصر، ص128.

² الإتفاقية الدولية "civ-cotif" في مجال النقل الدولي تنظم المسؤولية المترتبة عن فقدان أو تلف الأمتعة وكذا التعويض عنها.

³ المادة 179 من ق.م.ج التي تنص على أنه: "لا يستحق التعويض إلا بعد إعدار المدين ما لم يوجد نص مخالف لذلك".

إذا كان الفعل الضار يشكل جريمة جنائية وتتجم عنه دعوى تعويض مدنية ودعوى جنائية فإن الدعوى الجنائية تكون معرضة للتقادم القصير بينما الدعوى المدنية تكون معرضة للتقادم الطويل.

أولاً: تقادم دعوى التعويض الناشئة عن المسافرين

نظمت المادة 76 من القانون التجاري إجراءات التقادم وحق التراجع في دعوى التعويض عن عقد النقل للمسافرين، فبموجب هذه المادة يجب على المدعي تقديم الدعوى للحصول على التعويض خلال سنتان من تاريخ وقوع الحادث أو عدم تنفيذ الإلتزام كما يمنح للمدعي حق التراجع في الدعوى المقامة ضد المكلّف خلال ثلاثة أشهر من تاريخ رفع الدعوى، كما يهدف أيضاً نص المادة إلى ضبط الإجراءات القانونية المتعلقة بدعوى تعويض وضمان سيرها بشكل محدد ومنتظم¹.

وفقاً للمادة 76 من القانون التجاري²، يسقط الحق في دعوى تعويض إذا تمت مراجعة المادة 74 من القانون التجاري، فإنها تنص بوضوح على عدم جواز للدائن أن يتمسك بحقه من خلال دعوى أخرى وذلك لتجنب أي تكرار أو تعارض في الدعاوى وتجنباً لأي دفعات أو طلبات وتعتبر باطلة وعديمة الأثر.

ثانياً: تقادم دعوى التعويض الناشئة عن الأمتعة

تختلف مدة التقادم بين دعوى تعويض الأمتعة وتلك المتعلقة بعقد نقل المسافرين يمتد الوقت المسموح لتقديم الدعوى لمدة سنة واحدة فقط عكس الأخيرة فهي تتقادم بمرور سنتين ويبدأ سريان التقادم في دعوة التعويض على الأمتعة من تاريخ تسليم المسافر، وفي حالات التلف الكلي

¹ أحمد محرز، القانون التجاري الجزائري: العقود التجارية، الطبعة 4، دار النهضة العربية، القاهرة.

² تنص المادة 76 من ق.ت.ج على أنه: "إن الحق في إقامة الدعوى على الناقل يسقط بالتقادم بعد سنة تبتدأ من يوم التسليم في حالة وجود العيب ومن اليوم الذي كان يجب فيه التسليم في حالة هلاك الشيء أو التأخير عن تسليمه".

أو النقل العادي للأمتعة يتم إحتساب فترة التقادم من تاريخ وقوع الحادث في ظروف ملائمة¹، إذا لم يقدم المسافر إحتجاجاً أو إخطاراً غير قضائي خلال ثلاثة أيام من إستلام الأمتعة التي تعرضت للفقْدان أو تلف بما لا يشمل أيام العطل فإنه يسمح بتقديم دعوى ضد الناقل وفقاً للمادة 55 القانون التجاري²، إذا لم يقدم المسافر إحتجاجاً خلال المدة القانونية المحددة أو في الموعد المنصوص عليه قانوناً فإن دعوة تعويض تسقط.

ولا يحق للمسافر الإحتفاظ بحقه في تقديم الدعوى بعد إنتهاء فترة التقادم القانونية في حالة إذا لم يلتزم الناقل بالتزاماته فإن المسافر له الحق في رفع دعوى للحصول على تعويض على الأضرار التي تكبدها نتيجة عدم الإمتثال للإلتزامات الناقل في هذه الحالة لا توجد معايير محددة أو لوائح لتحديد مبلغ التعويض بل يتم تقديره من طرف شركة التأمين إستناداً إلى الأضرار التي لحقت به حيث أن المسافر يتمتع بفترة زمنية تصل إلى ثلاثة سنوات لتقديم دعوى تعويض وتبدأ هذه الفترة من تاريخ وقوع الحادث أو الحدث الذي تسبب في الأضرار.

¹ عدلي أمير خالد، عقد النقل البري، المرجع السابق، ص 138.

² تنص المادة 55 ق.ت.ج، على أنه: "يترتب على استلام الشيء المنقول سقوط كل دعوته ضد الناقل من أجل التلف أو الضياع الجزئي إذا لم يبادر المرسل إليه أو المرسل أو أي شخص يعمل لحساب أحدهما في ظرف ثلاثة أيام من تاريخ الإستلام ودون حساب أيام العطل".

خاتمة

في ختام دراستنا لموضوع المركز القانوني للمسافر في القانون البحري نجد أنه يدور حول حقوق المسافر وإلتزاماته، وقد تبين لنا أن حقوق الناقل البحري تعد إلتزامات للمسافر و حقوق المسافر هي إلتزامات للناقل، حيث تتمحور حقوقه في ضمان سلامته والذي يعتبر للناقل إلتزام ببذل عناية، يتمثل هذا الإلتزام في إلقاء عبء إثبات أي خطأ أو إهمال من جانب الناقل على المسافر في حال تعرضه لأي ضرر جسدي خلال فترة النقل وقد تحدثنا أيضا عن حقه في تغيير قرار السفر، وذلك بناء على ظروفه الخاصة وإعتباراته الشخصية.

عندما يشتري المسافر تذكرة للقيام برحلة بحرية، يكون ملزما بدفع أجرة السفر، سواء تمت الرحلة أو لم تتم. ورغم أن ذلك قد يبدو غير منطقي إذا لم تتم الرحلة، إلا أن المسافر يظل ملزما بالأجرة نظرا للإلتزامات المترتبة عليه كالحضور في المواعيد المحددة.

أضاف المشرع ضمانات للناقل لتحصيل الديون الناشئة خلال السفر، ولكن هناك ظروف قد تعيق تنفيذ عقد النقل البحري، مما قد يمنع المسافر من السفر ويؤثر على الأجرة المدفوعة مسبقا. في هذه الحالات، يجيز المشرع الجزائري فسخ العقد وإسترداد الأجرة كاملة أو جزء منها. كما يلزم القانون الجزائري للناقل بتوفير الحماية أثناء النقل، ولا يلزم بتقديم ضمانات إضافية إلا بمقابل مالي يدفعه المسافر. تتحقق إلتزامات الناقل من لحظة وضع المسافر تحت سيطرته حتى وصوله إلى وجهته المحددة.

مسؤولية الناقل البحري تكمن في تعرض المسافر لأضرار لأن مسؤوليته لا تسقط عند حدوث قوة قاهرة أو فعل المضرور أو الغير. فللمسافر حق بمطالبته بالتعويض عن أي حادث يتعرض له، عند رفع دعوى للحصول على تعويض تقام هذه الدعوى أمام القاضي المدني كمحكمة أولية ولكن في حالة وفاة المسافر يتم متابعة الناقل قضائيا أمام القاضي الجزائري، أما تقدير التعويض يكون بسلطة القاضي

وتقادم دعوى التعويض يكون بعد مرور ثلاث سنوات حيث أن المشرع يضع حدودا لمسؤولية الناقل، سواء بإتفاق الطرفين في العقد أو بما ينص عليه القانون، بهدف حماية الطرف الضعيف في هذه العلاقة العقدية، وهو المسافر.

في الأخير نجد أن القانون التجاري الجزائري نظم إلتزامات الناقل والمسافر بشكل مستقل، وأدرج عقد النقل ضمن الأعمال التجارية حيث تنص القوانين والنصوص المحددة على تفاصيل هذه الإلتزامات نجد القانون 35/90 المتعلق بالأمن والسلامة والإستعمال والحفاظ في إستعمال النقل بالسكك الحديدية، والقانون 09/11 المعدل بالقانون 13/01 الذي يتضمن توجيه النقل البري وتوجيهه.

بعد تفصيلنا وتحليلنا لهذا البحث والإستعانة بمجموعة من المراجع والنصوص القانونية توصلنا إلى مجموعة من النتائج التي جاءت على النحو التالي:

- ❖ يعتبر المسافر في عقد النقل الطرف الأقل قوة بينما الناقل يمتلك مركزا قويا.
- ❖ تقتصر التشريعات الجزائرية في عقد النقل على الناقل فقط دون النظر إلى المسافر كطرف آخر معني بهذا العقد.
- ❖ مقارنة بالتشريعات الأخرى التي توسعت في مجال النقل لتتماشى مع تطور وسائل النقل السريع، يتبين أن المشرع الجزائري لم يتماشى مع هذا التقدم بنفس السرعة.
- ❖ المشرع الجزائري يلحق المسؤولية بالناقل داخل عقد النقل المسافرين متجاهلا مسؤولية المسافر.

بالإضافة إلى النتائج التي توصلنا إليها من خلال هذه الدراسة، تبين لنا أن المشرع الجزائري أهمل المسافر البحري من ناحية الحقوق لذا نقترح أخذ هذا بعين الاعتبار نظرا لما لها من أهمية وأثر على المسافر، وكذلك بالنسبة للأحكام الخاصة بالمسؤولية.

وعلى العموم، توصلنا من خلال هذه الدراسة إلى مجموعة من الإقتراحات التي نلخصها فيما يلي:

- ❖ نقتح على مؤسسات أو شركات النقل عدم التركيز فقط على مصالحها الشخصية، بل يجب أن تعطي الأولوية للمصلحة العامة للمسافر لضمان سلامتهم وسلامة أمتعتهم.
- ❖ على المشرع الجزائري وضع قوانين أو نصوص قانونية تنظم مسؤولية المسافر والتعامل مع أي إخلالات في الإلتزامات المترتبة عليه.
- ❖ نرى ضرورة تمكين المدعي المتضرر من رفع دعوى أمام محكمة ميناء القيام وأمام محكمة ميناء الوصول، إقتداء بما جاءت به الإتفاقيات الدولية والعديد من القوانين الوطنية، وذلك لتسهيل مطالبته بالتعويض.

ملاحق

ALGERIE - FERRIES

Date émission: 02-01-2024 11:30:07



DOSSIER N° 52294



Reçu billet électronique N°: 20240000331

Numéro billet en modification :

Nom : **BOULASSEL**
Prénom : **MOHAMED AMINE**

Créé : **02-01-2024 11:30:03**
Modifié :
Agence : **ENTMV MARSEILLE (1327)**

Aller

Marseille - Skikda 15-01-2024 18:00:00 TASSILI II

Retour

Skikda - Marseille 17-01-2024 12:00:00 TASSILI II

Tarif(s)	Montant(s)	Tarif(s)	Montant(s)
Tarif Adulte	61,00	Tarif Adulte	61,00
Tarif supplément Cabines intérieures a 2 lits superposé	49,00	Fauteuil	1,00
Frais portuaires classe cabine	73,00	Frais portuaires classe ECO	73,00
Tarif base VEHICULE	150,00	Tarif base VEHICULE	150,00
Frais portuaires VEHICULE	84,00	Frais portuaires VEHICULE	84,00

Handwritten signature

Le chèque est présenté à la caisse le 02/01/2024 pour modification le retour

Total TTC : 786,00 EUR

Véhicule :
CITROEN DS 3 Immatricule: DC 830 KS N° chassis:

Mode de paiement :
Espèce cash 786,00 EUR

Code Reduction: TARIF HANA

ENTMV - MARSEILLE
CODE AGENCE 1327

02 JAN 2024

Description du type de billet :

Durée de validité 90 jours à compter de la date du départ.
Modifiable en Europe (sous réserve de réajustement tarifaire).
Pas de remboursement partiel.
Retour modifiable en Algérie sous réserve du paiement des frais de réajustement par unité payante.
En classe cabine les repas sont compris dans le tarif à la suite à manger.
L'usage de la port retour n'est pas autorisé avant l'utilisation de la port Aller.
Tout supplément tarifaire généré suite à une modification du dossier en Algérie doit être réglé en direct.
Les passagers véhicules doivent se présenter à l'enregistrement 03 heures avant le départ.
Les passagers "piétons" présentation 02 heures avant le départ.
L'embarquement des véhicules de tourisme à bord des car-ferris doit se faire à hauteur égale 2 m suite à une surcharge de la gare sur le toit une fois hauteur sera perçue.
L'embarquement des véhicules à bord des car-ferris doit se faire à hauteur égale 2 m suite à une surcharge de la gare sur le toit une fois hauteur sera perçue.
L'embarquement des véhicules à bord des car-ferris doit se faire à hauteur égale 2 m suite à une surcharge de la gare sur le toit une fois hauteur sera perçue.
Les tarifs et conditions ne sont pas contractuels et peuvent être modifiés à tout moment.
Durée de validité 90 jours (jour de départ et de retour compris).
Aller retour obligatoire avec ou sans véhicule.

- Les passagers doivent voyager ensemble à l'aller comme au retour pas de remboursement partiel.
- En classe cabine les repas sont compris dans le tarif. Service dans la Salle à manger.
- Remboursable en Europe si le voyage n'a pas été effectué.
- Retour modifiable en Algérie sous réserve du paiement des frais de modification.
- L'utilisation de la port retour n'est pas autorisée avant l'utilisation de la port Aller.
- Les passagers véhicules doivent se présenter à l'enregistrement 03 heures avant le départ.
- Les passagers sans véhicules doivent se présenter à l'enregistrement 02 heures avant le départ.
- L'embarquement des véhicules de tourisme à bord des car-ferris doit se faire à hauteur égale 2 m suite à une surcharge de la gare sur le toit une fois hauteur sera perçue.
- L'embarquement des véhicules à bord des car-ferris doit se faire à hauteur égale 2 m suite à une surcharge de la gare sur le toit une fois hauteur sera perçue.
- Les tarifs et les conditions d'applications ne sont pas contractuels et peuvent être modifiés à tout moment.
- Une retenue de 02€ sur le montant HT du billet est générée, lors de la modification, si les dates Aller et/ou Retour ne sont pas respectées.



serviceclient@algerieferries.dz

5 & 6 RUE J. NEHRU - ALGER

الملحق رقم 01: تذكرة السفر



DOUANES

Passagers

- Présentation du passeport et de la déclaration de devises et objets de valeur dûment remplie (spécimens 5 / p.13)

Autos passagers

- Remplir la demande du titre de passage en douane (TPD) (spécimen 6 /p.13), et la déclaration de devises et objets de valeur.
 - Les services des douanes, sur présentation du formulaire de demande de TPD, du passeport en cours de validité, de la carte de résidence et de la carte grise du véhicule, délivre un TPD (imprimé informatisé) et mentionnent l'entrée en territoire national du véhicule par l'apposition d'un cachet sur le passeport du passager.
 - Pour les véhicules importés à titre individuel, les formalités se font sur présentation d'une licence ou passeport. Pour cela, les services des douanes délivrent un TPD sans cacheter le passeport du passager.

EMBARQUEMENT DANS LES PORTS ALGERIENS

PRECONTROLE ENTMV

Passagers

- Présentation du titre de transport et du passeport. Il vous sera délivré une carte d'accès à bord selon la classe réservée (spécimens 11, 12, 13 et 14 / p.14)
 - Une fois l'accès à bord, vous devez garder en votre possession le dernier volet de la carte d'accès.

Autos passagers

- Présentation de la carte grise, du titre de transport et du passeport.
 - Il vous sera remis une fiche de contrôle auto à accrocher sur le pare-brise de votre véhicule. Cette fiche sera contrôlée par les services de police et de douane avant l'accès à bord.

POLICE

Passagers

- Passeport en cours de validité
 - Visa ou carte de résidence.
 - Fiche de police « sortie » passagers dûment remplie. (spécimen 9/ p.13)
 - Carte d'accès à bord délivrée par le précontrôle ENTMV
 - Autorisation paternelle pour les mineurs de moins de 19 ans, délivrée par les commissariats, pour les résidents à l'étranger.
 - Attestation d'inscription au service national pour les personnes âgées de 18 à 20ans.
 - Carte militaire ou bien sursis militaire pour les personnes âgées de plus de 20ans
 - Pour les binationaux (Français/ Algérien) un justificatif des autorités militaires de l'un des deux pays est accepté
 - Ne sont concernés par les dispositions du service national ceux qui sont nés avant le 30 octobre 1959.

Autos passagers

Présentation de :

- La carte grise

- D'une fiche de police véhicule « sortie » dûment remplie. (spécimen 10/ p.13)

DOUANES

Autos passagers

- Présentation du passeport remise du TPD. La régularisation du « retour » du véhicule se fera par l'apposition d'un cachet sur le passeport. En cas de perte du TPD, il y a lieu de fournir une déclaration de perte délivrée par les services de police ainsi que l'attestation de transport établie par les services portuaires de l'ENTMV.

- Pour les véhicules nationaux (immatriculés en Algérie) présentation de la carte grise et de la procuration dans le cas où le véhicule ne serait pas au nom du propriétaire.

الملحق رقم 03: تعليمات شركة النقل البحري ENTMV

قائمة المراجع

I. قائمة المراجع:

1. النصوص القانونية:

1. الإتفاقيات الدولية:

- الإتفاقية الدولية المتعلقة بنقل المسافرين وأمتعتهم بحرا، الموقعة في أثنا بتاريخ 13 ديسمبر 1974، والتي دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 28 أبريل 1987 المعدلة بموجب بروتوكول لندن الموقع في 19 نوفمبر 1976 والذي دخل حيز النفاذ بتاريخ 10 أبريل 1989، والمعدلة كذلك ببروتوكول لندن بتاريخ 29 مارس 1990 لم يدخل حيز النفاذ بعد والمعدلة والمتممة ببروتوكول لندن بتاريخ 01 نوفمبر 2002 والذي دخل حيز النفاذ الدولي بتاريخ 23 أبريل 2014.
- إتفاقية وارسوا المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالنقل الجوي الدولي الموقعة بتاريخ 12/10/1929.
- صادقت عليها الجزائر بموجب الأمر رقم 73-02 المؤرخ في 05 يناير 1973 المتضمن إنضمام الجزائر إلى الإتفاقية الدولية المبرمة ببروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة. بنقل الركاب بطريق البحر الموقعة في تاريخ 29 افريل 1961، ج.ر رقم 09، 1973.
- الإتفاقية الدولية CIV-COTIF في مجال النقل الدولي تنظم المسؤولية المترتبة عن فقدان أو تلف الأمتعة وكذا التعويض عنها.

2. القوانين الداخلية:

▪ القوانين الجزائرية:

- الأمر رقم 80-76 المؤرخ في 23-10-1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25-06-1998 المعدل والمتمم بالقانون 10-04 المؤرخ في 15-

- 08-2010 المتضمن القانون البحري الجزائري ج.ر 29 لسنة 1977 و ج.ر 47 لسنة 1998 و ج.ر 46 لسنة 2010.
- الأمر 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني، ج.ر 78 المؤرخة في 30 سبتمبر 1975 المعدل والمتمم بقانون 05-10 المؤرخ في 20 جوان 2005، ج.ر 44 المؤرخة في 20 جوان 2005.
 - الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 25 26 سبتمبر 1975 المعدل و المتمم والمتضمن القانون التجاري الجزائري، ج.ر 29 لسنة 1977.
 - قانون رقم 22-13 مؤرخ في 13 ذي الحجة الموافق ل1443 الموافق 12 يوليو سنة 2022، يعدل و يتمم القانون 08-09 المؤرخ في 18 صفر عام 1429 الموافق ل 25 فبراير سنة 2008 و المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.
 - القانون رقم 35-90 المؤرخ في 25 ديسمبر 1990 المتعلق بالأمن والسلامة والإستعمال والحفاظ في إستغلال النقل بالسكك الحديدية.
 - الأمر رقم 15/74 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن حوادث المرور، الجريدة الرسمية، عدد15، سنة 1974.

3. القوانين المقارنة:

- قانون التجارة البحري المصري رقم 08، لسنة 1990.

2. الكتب:

- أحمد محرز، القانون التجاري: العقود التجارية، ط3، النهضة العربية، القاهرة، 1990.
- البارودي علي، العقود وعمليات البنوك التجارية، المطبوعات الجامعة، الإسكندرية، 1966.
- السنهوري عبد الرزاق أحمد، الوسيط في شرح القانون المدني: ج2 نظرية الإلتزام بوجه عام، ط3 منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 1981.

- الفقي عاطف محمد، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007.
- القليوبي سميحة ، الوسيط في قانون التجارة المصري: ج1، الإلتزامات والعقود التجارية وعمليات البنوك، ط5، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007.
- المنزلاوي عباس حليمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983.
- بوكعبان العربي، الوافي في القانون البحري: " مفهوم القانون البحري، مجال الملاحة البحرية وصورها السفينة، التأمين على السفينة، الحوادث البحرية، أشخاص الملاحة البحرية، الإستغلال البحري، مسؤولية مالك السفينة ومجهزها، البيوع البحرية": دار هومه للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2020.
- بلحاج العربي، النظرية العامة للإلتزام في القانون المدني الجزائري: ج2، المصادر الإرادية، العقد والإرادة المنفردة، دار هومة، الجزائر، 2014.
- بن ناصر وهيبية، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية.
- بوضرسة عبد الوهاب، الشروط العامة والخاصة لقبول الدعوى بين النظري والتطبيقي، دار هومة، الجزائر، 2006.
- ترك محمد عبد الفتاح، عقد النقل البحري: عقد نقل البضائع بحرا، عقد نقل الأشخاص بحرا، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2005.
- تيانتي مريم، حقوق مستهلكي خدمة النقل البحري للأشخاص، ط1، ألفا للوثائق للنشر والتوزيع، الجزائر، 2023.
- حزيط محمد، مذكرات في قانون الإجراءات الجزائية، دار هومة، الجزائر، 2007.
- خالد عدلي أمير، عقد النقل البحري: "قانون التجارة البحرية والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدث من أحكام محكمة النقض الدستورية العليا"، دار الجامعة الجديدة 2006.

- خالد عدلي أمير، عقد النقل البري: قواعد وأحكام في ضوء قانون التجارة الجديد والمستحدث من أحكام محطة النقض والدستورية العليا، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006.
- دويدار هاني، النقل الجوي، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، 2008.
- دويدار هاني، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014.
- ربضي عيسى غسان، مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دار الثقافة للنشر و التوزيع عمان، 2008.
- رحمانى مختار محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث الأشخاص بالسكك الحديدية، دار هومة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2003.
- عبابنة محمود محمد، أحكام عقد النقل: النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2015.
- علي حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي.
- عمورة عمار، العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري، دار الخلدونية، الجزائر.
- قتال حمزة، مصادر الإلتزام: المسؤولية التقصيرية الفعل المستحق للتعويض، دار هومة، الجزائر، 2018.
- كمال حمدي، القانون البحري، السفينة، اشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة: ايجار السفينة، نقل البضائع والأشخاص، القطر، الارشاد، ط2، منشأة المعارف، 2000.
- مصطفى كمال طه، النظرية العامة للقانون التجاري والبحري، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006.
- وجدي عبد الواحد علي، التعويض عن الإخلال بالإلتزام ضمان سلامة الراكب والمسافر، شركة ناس للطباعة، مصر، 2004 .

3. المقالات:

- بلغازي نور الدين، الإلتزامات الأصلية المقررة للناقل في عقد النقل البحري للمسافرين، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السادس، 2023.
- بن الصغير شهرزاد، منازعات النقل البحري بين إشكالية تحديد صفة القاضي وتنوع الجهات القضائية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السادس 2018.
- بوزيدي محمد، "المصلحة في مجال تعويض ضحايا حوادث المرور"، المجلة القضائية، العدد الثاني، سنة 1992.
- مدني أحمد، مسؤولية النقل البحري للبضائع في القانون البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثالث، 2019.
- منهوج عبد القادر، خصوصية أجرة السفر، المركز الجامعي أحمد زبانه، غليزان.
- وائل محمد رفعت إبراهيم علي، مسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البحري للأشخاص بين القانون المصري والسعودي، ج1، مجلة روح القوانين، العدد 101، 2023.

3. الرسائل والمذكرات:

أ. رسائل الدكتوراه:

- أوسهله محمد رضا، عقد النقل البحري في القانون الجزائري، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، فرع قانون خاص، تخصص حقوق، كلية الحقوق و العلوم السياسية، ماي 1962، جامعة جيلالي ليابس، سيدي بلعباس، 2021.
- العرياوي نبيل صالح، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بالقائد، تلمسان، 2010.

• بلغازي نور الدين، الحماية القانونية للمسافر عن طريق البحر، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، كلية الحقوق، تخصص القانون البحري والنقل، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، 2019.

• تيانتي مريم، دور قانون الإستهلاك في حماية حقوق المسافرين في عقد النقل البحري للأشخاص، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، تخصص قانون المنافسة والإستهلاك، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2019.

• عيشور عبد السلام ، مسؤولية الناقل البحري للمسافرين، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة ، كلية الحقوق، تخصص قانون الأعمال، أطروحة لنيل الدكتوراه، 2023.

ب. مذكرات الماجستير:

• الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة تيزي وزو ، الجزائر، 2013.

• زرقت سفيان، عقد النقل البري في التشريع الجزائري عقد نقل الأشخاص، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص القانون الخاص، فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1 ، 2010.

• عميمور خديجة، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكة الحديدية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق تخصص تأمينات، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة 1، 2014.

ج. مذكرات ماستر:

• فضيلة راجي، دعوى تعويض الناشئة عن رحلة البحرية، مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة ماستر اكايمي، الفرع قانون الشركات، تخصص حقوق العلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح ،ورقلة، 2016.

4. القرارات القضائية:

- قرار المحكمة العليا، الغرفة المدنية، رقم، 229316 صادر بتاريخ، 18/10/2000
المجلة القضائية، العدد الاول، سنة 2000.
- قرار المحكمة العليا، الغرفة المدنية، رقم، 232158 الصادر بتاريخ 04
أكتوبر، 2000، المجلة القضائية عدد الاول، سنة 2000

الفهرس

الصفحة	العنوان
	شكر وتقدير
	إهداء
2	مقدمة
	الفصل الأول: حقوق المسافر في عقد النقل البحري للمسافرين
7	المبحث الأول: مضمون حقوق المسافر في عقد النقل البحري للمسافرين
7	المطلب الأول: الحق في سلامة وصول المسافر وأمتعته
7	الفرع الأول: الحق في سلامة الوصول
8	أولاً: توفير سفينة صالحة للسفر
9	ثانياً: إتباع خط السير المعتاد
9	ثالثاً: حماية المسافرين وضمان راحتهم
10	الفرع الثاني: حق المسافر في نقل أمتعته
11	أولاً: الأمتعة المسجلة
12	ثانياً: الأمتعة الغير مسجلة
13	المطلب الثاني: حق المسافر في العدول عن السفر
13	الفرع الأول: عدول المسافر عن السفر
13	أولاً: فسخ المسافر للعقد بسبب
15	ثانياً: فسخ المسافر للعقد بدون سبب
16	الفرع الثاني: حق المسافر في إسترداد الأجرة
16	المبحث الثاني: جزاء الإخلال بحقوق المسافر في عقد النقل البحري للمسافرين
17	المطلب الأول: حالات قيام مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري للمسافرين
17	الفرع الأول: في حالة عدم المحافظة على سلامة المسافر وأمتعته
19	الفرع الثاني: في حالة عدم إيصال المسافر في الوقت المناسب

20	الفرع الثالث: في حالة عدم تهيئة المكان المناسب للمسافر
20	المطلب الثاني: حالات إعفاء الناقل من المسؤولية في عقد النقل البحري للمسافرين
21	الفرع الأول: الحالات الإتفاقية لدفع مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري للمسافرين
21	أولاً: أن يكون شرط الإعفاء مشروعاً
22	ثانياً: شرط الإعفاء يقتصر على ضرر التأخر وضرر الأمتعة فقط
22	ثالثاً: توثيق شرط الإعفاء بالكتابة ومدرج في تذكرة النقل
22	رابعاً: تجنب الضرر الناتج عن الخطأ العمدي أو الجسيم للناقل أو مستخدميه
23	الفرع الثاني: الحالات القانونية لدفع مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري للمسافرين
23	أولاً: القوة القاهرة
24	ثانياً: فعل الغير
26	ثالثاً: فعل المضرور
الفصل الثاني: إلتزامات المسافر في عقد النقل البحري للمسافرين	
30	المبحث الأول: مضمون إلتزامات المسافر في عقد النقل البحري للمسافرين
30	المطلب الأول: إلتزام المسافر بدفع الأجرة
31	الفرع الأول: إستحقاق الناقل للأجرة في عقد النقل البحري للمسافرين
32	أولاً: السفر بموجب تذكرة
33	1. إستحقاق الناقل للأجرة عند وفائه بإلتزاماته
34	2. إستحقاق الناقل للأجرة عند وصول المسافر متأخراً
34	ثانياً: حالة السفر بدون تذكرة
35	الفرع الثاني: سقوط حق الناقل في إستحقاق الأجرة
35	أولاً: بسبب القوة القاهرة
36	ثانياً: تعطيل وسيلة النقل
37	الفرع الثالث: أحكام الوفاء بأجرة السفر

38	أولاً: ضمانات الوفاء بالأجرة
39	ثانياً: تقادم الأجرة
39	المطلب الثاني: إلتزامات المسافر أثناء الرحلة
40	الفرع الأول: إلتباع تعليمات الناقل
40	أولاً: إلتزام المسافر بالحضور في الوقت والمكان المناسب
41	ثانياً: إلتزام المسافر للنظام المقرر داخل السفينة
43	ثالثاً: إلتزام المسافر بحجز مكان داخل السفينة
43	الفرع الثاني: حراسة المسافر لأمتعته الخاصة
44	المبحث الثاني: جزاء الإخلال بإلتزامات المسافر في عقد النقل البحري للمسافرين
45	المطلب الأول: حالات قيام مسؤولية المسافر في عقد النقل البحري للمسافرين
45	الفرع الأول: حالة فقدان الأمتعة
45	الفرع الثاني: عدم الحضور في الوقت المحدد
46	الفرع الثالث: في حالة فقدان التذكرة
47	المطلب الثاني: دعوى التعويض في عقد نقل المسافرين
47	الفرع الأول: أطراف دعوى التعويض
48	أولاً: المدعي
48	ثانياً: المدعى عليه
49	الفرع الثاني: الإجراءات المتعلقة بدعوى التعويض
50	أولاً: الإخطار في حالة تضرر الأمتعة
51	ثانياً: الإخطار في حالة الأضرار الجسمانية
52	الفرع الثالث: الجهة القضائية المختصة في دعوى التعويض
52	أولاً: الإختصاص الإقليمي
53	ثانياً: الإختصاص النوعي

54	المطلب الثاني: تقدير وإنقضاء التعويض في عقد النقل البحري للمسافرين
54	الفرع الاول: تقدير قيمة التعويض في عقد النقل البحري للمسافرين
55	أولاً: تقدير قيمة التعويض عن الأضرار البدنية
55	ثانياً: تقدير قيمة التعويض عن أضرار التأخير
56	ثالثاً: تقدير قيمة التعويض عن الأضرار التي تصيب الأمتعة
56	الفرع الثاني: تقادم دعوى التعويض في عقد النقل البحري للمسافرين
57	أولاً: تقادم دعوى التعويض الناشئة عن المسافرين
57	ثانياً: تقادم دعوى التعويض الناشئة عن الأمتعة
60	خاتمة
64	ملاحق
70	قائمة المراجع