جامعة 20 أوت 1955 – سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

الالتزام بضمان سلامة المسافر البحري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات المينائية والبحرية

من تقديم الطالبتين:

- بوشمة منار مروة
- زربيطة أماني

تحت إشراف:

- د/ قنطار كوثر

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د/ بوغنيم سمية	أستاذ محاضر	رئيسا
د/ قنطار كوثر	أستاذ محاضر	مشرفا ومقررا
أ/ بوستيل نجوى	أستاذ مساعد	مناقشا

دورة جوان 2025

شكر وتقدير

"وما توفيقي إلا بالله عليه توكلت واليه أنيب"(سورة هود، الآية 88)

أتقدم بجزيل الشكر وعظيم التقدير

إلى من كانت خير أستاذة وخير موجهة

وإلى التي لم تبخل علينا بعلمها

ولم تتردد يوم في مساعدتنا ودعمنا طيلة فترة إعداد هذا العمل

فقد كان لملاحظاتها القيمة وتشجيعها الدائم الأثر الكبير في إنجازه

إلى أستاذتنا المشرفة "قنطار كوثر".

كما أتقدم بخالص الشكر الى أعضاء لجنة على قبولهم مناقشة هذه المذكرة.

اهداء

قال الله تعالى:" يرفع الله الذين آمنوا منكم والذين أوتوا العلم درجات ولله بما تعملون خبير "(سورة المجادلة، الآية 11).

الحمد الله الذي بنعمته تتم الصالحات و الحمد لله الذي لا يختم جهد ولا يتم سعى ولا يدرك رجاء إلا بتوفيقه وعونه و الحمد لله الذي بلغني ما تمنيت.

أهدي تخرجي إلى الذي أحمل اسمه بكل فخر إلى الذي رحل عن الدنيا وبقي في قلبي إلى من كانت روحه مرتبطة بروحي إلى الذي كان السند والظهر أهدي اليوم ثمرة نجاحي لروحك الطاهرة يا أبي الغالي " رحمة الله عليه".

إلى التي حملتني في قلبها قبل بطنها دون كلل أو ملل إلى نبع الحنان ومصدر الأمان إلى اليد الحنونة والقلب النقي إلى التي كان دعائها نورا أضاء طريقي وحياتي الى أمي الحبيبة أدامكِ الله نعمة في حياتي.

إلى الداعم الأول والسبب الرئيسي بعد الله لوجودي هنا إلى من كان ومازال حضنهما وقلبيهما الملجأ حين تضيق بي الأيام إلى من كنتما لي أكثر من خالتين إلى الأم من النوع الأخر إلى خالاتي العزيزتين "ياسمينة وسامية ".

كما شد الله عضد موسى بأخيه شد الله عضدي بك، إلى الضلع الثابت الذي لا يميل والكتف الذي استند عليه إلى أبي الثاني إلى شريك طفولتي وأيامي إلى أخي الحبيب "عادل ".

يقولون معرفة الناس كنوز وأنتِ الكنز ذاته إلى من شاركتني رحلتي وتفاصيلها بحلوها ومرها إلى أختي التي أنجبتها الأيام فكانت خير الصديقة ونعم الأخت إلى الروح التي تفهمني بصمت إلى الحافز عند التعب ذمتي لي رفيقة دربي وأيامي، ذمتي لي مرآة أرى بها عين الصواب "صديقتي ربيلة".

إلى القلوب التي أحاطتني بحبها واهتمامها ودعائها إلى جميع أفراد عائلتي" بوشمة و بن يوسف" كل باسمه ومقامه.

إلى من زرعتم فينا بذور العلم وغرستم فينا حب المعرفة والعلم إلى "أساتذتي الأفاضل"

منار مروة

اهداء

الحمد لله حبا وشكرا وامتنانا على البدء والختام ماكنت لأفعل هذا لولا الله والحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات، وبفضله تنجز الغايات وبتوفيقه وحده يكون النجاح.

أهدي هذا النجاح لنفسي الصبورة والطموحة شكرا لي لأنني لم أستسلم شكرا لكل لحظة صبر وكل خطوة تقدم وكل دمعة تعب قابلتها بابتسامة أمل بعد سنوات من السعي والتعب والسهر ها أنا اليوم أقف أمام ثمرة جهدي أهدي نفسي هذا الإنجاز الذي لم يكن سهلا ولا يجب أن يكون أهدي نفسي هذا التخرج الذي انتظرته طويلا.

إلى من كانت دعواتها سري بين الأرض والسماء إلى من علمتني كيف يكون العطاء بلا حدود والصبر بلا شكوى الى "أمي الحبيبة" يا جنة العمر يا سيدة قلبي ورضا ربي كل نجاحي هو من بركة يديك.

ثم إلى من كان سندي ودرعي الثابت يامن تعبت لتزرع في دربي نورا الى" أبي العزيز" لك في قلبي دعاء لا ينقطع.

وإلى من شاركني تفاصيل الحياة ونصف ابتسامتي الى "أخي الوحيد" شكرا لوجودك الدائم في صمتي وفي ضجيجي.

إلى من شاركاني الحلم والرحلة وكانتا لي عونا وسندا الى أعز صديقاتي "ريان وملاك" أنتما الضوء الذي أضاء تعبي وأنتم الأثر الطيب الذي لا يزول وذكراكم تسكن قلبي إلى الأبد.

إلى من منحوني الحب والدعاء والدعم إلى عائلتي العزيز كل باسمه كنتم دائما مصدر الدعم والقوة.

وإلى الأعز من الروح وبلسم كل تعب ونور كل تعثر.

وإلى من علموني أن الفكر أمانة وأن العلم رسالة إلى أساتذتي الأفاضل لكم مني كل الاحترام والتقدير.

وأخيرا الى فلسطين الحبيبة، إلى غزة الجريحة إلى طلبة العلم الذين استشهدوا قبل أن ينالوا شهاداتهم رحمكم الله فقد ارتقيتم وأنتم تحملون في قلوبكم نور المعرفة وستظل شهاداتكم مرفوعة في السماء شهادات بالشرف والصمود موقعة بالدم والفخر لا يطاولها أحد.

أماني

مقدمة

مقدمة

يعتبر النقل من المقومات الأساسية التي ساهمت في تطور المجتمعات وازدهارها إذ يساهم بشكل كبير في ربط المناطق ببعضها البعض ويسهل عملية تنقل الأفراد وتبادل السلع والخدمات، وتتنوع أشكال النقل بحسب طبيعتها ووظيفتها فتشمل النقل البري، الجوي والبحري. ويعد النقل البحري الركيزة الأساسية في عملية النقل إذ يعتبر من أهم وأبرز السبل التي عرفتها البشرية منذ القدم لقدرة وسائله على استيعاب كم هائل من الأشخاص والبضائع وتقوم فكرة النقل البحري على عملية انتقال الأشخاص أو البضائع من مكان لأخر بواسطة وسيلة مناسبة ألا وهي السفينة التي تستخدم في نقلهم من مكان لأخر عبر البحر، وينقسم النقل البحري إلى نوعين هما نقل البضائع ونقل الأشخاص ففيما يخص النوع الأول يكون العقد عبارة عن نقل سلع أو مواد يراد شحنها ويتعهد بموجبه الناقل بإيصالها إلى وجهتها سليمة وعادة يثبت هذا العقد بسند شحن بحري، أما النوع الثاني والمتمثل في نقل الأشخاص بحرا وهو عقد يلتزم فيه الناقل البحري بنقل المسافرين من ميناء القيام إلى ميناء الوصول مقابل أجر ويتكون هذا العقد من طرفين هما المسافر والناقل ويمكننا تعريف المسافر البحري بأنه كل شخص ينقل على متن سفينة صالحة للملاحة البحرية بموجب عقد نقل بحري دون أن يكون من طاقم السفينة أو العاملين عليها ويكون المسافر ملزم بدفع أجرة السفر، وهو التزامه الرئيسي حيث يبرم العقد تلقائيا بمجرد دفعه لهذه الأجرة وهو مجبر على أدائها حتى لو لم يحضر في الوقت المحدد للسفر، إضافة إلى وجوب اتباعه لتعليمات الناقل البحري المتعلقة بالنقل وذلك من أجل الحفاظ على سلامته وسلامة الرحلة البحرية[1].

أما الناقل البحري فهو الشخص الذي يبرم عقد النقل البحري باسمه أو نيابة عنه، سواء يقوم بتنفيذ النقل بنفسه أو من قبل ناقل منفذ[2] وتترتب عليه جملة من الالتزامات التي من بينها الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية في الوقت المتفق عليه كما يلتزم بتأمين الغذاء للمسافر والذي يكون ضمن أجرة السفر إلى جانب التزامه الرئيسي والمتمثل في الالتزام بضمان سلامة المسافر البحري.

[1] طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة، الأردن، 2004، ص158.

[2] art N1 the Athens convention relating to the carriage of passengers and their luggage by sea 1974 protocol 2002.

أهمية الموضوع

تكمن أهمية موضوع الالتزام بضمان سلامة المسافر كون أن هذا الالتزام يؤدي إلى حمايته من الأخطار التي قد يتعرض لها في البحر أثناء تنفيذ عملية النقل، كما تكمن أهميته كذلك في تعزيز الثقة والأمان في وسائل النقل وإقبال المسافرين على اختيارها، وتزداد أهمية هذا الموضوع في كونه يعمل على تحسين صورة الناقلين البحريين مما تفرض عليهم الامتثال لأعلى معايير السلامة التي تضعها الدول، وكذلك المساهمة في التقليل من النزاعات القانونية التي تنتج عن الحوادث البحرية وذلك من خلال تحديد المسؤوليات الواقعة على عاتق الناقل البحري.

أسباب اختيار الموضوع

تعددت الدوافع والأسباب التي جعلتنا نتناول هذا الموضوع منها الذاتية ومنها الموضوعية.

تتمثل الأسباب الذاتية في اهتمامنا بدراسة مواضيع السلامة البحرية وخصوصا موضوع الالتزام بضمان سلامة المسافر البحري لأهميته القانونية، إضافة إلى حبنا للسفر عبر البحر والرغبة في معرفة الأساليب الوقائية التي تحمي المسافر البحري أثناء سفره.

أما الأسباب الموضوعية فتمثلت في كون الموضوع يثير إشكالات قانونية عديدة والتي تنشأ بسبب تزايد الحوادث البحرية التي تعرض المسافر للمخاطر المحتملة أثناء السفر البحري والتي ينتج عنها الوفاة أو الإصابات الجسدية وبسبب الفراغ التشريعي في القانون الجزائري حول هذا الموضوع.

أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى تسليط الضوء حول الالتزام بضمان سلامة المسافر البحري من خلال معرفة الأطر القانونية التي تحكم هذا الالتزام وبيان آثاره على كل من المسافر والناقل البحري.

الصعوبات التي واجهت اعداد هذه الدراسة

تخلل إعداد هذه الدراسة بعض الصعوبات والعراقيل وكان أهمها وأبرزها قلة وندرة الدراسات حول هذا الموضوع خصوصا المراجع الجزائرية ونلاحظ أن اغلبية الدراسات

والمراجع تركز أكثر على الجانب المتعلق بنقل البضائع دون التطرق لسلامة المسافرين أثناء النقل البحري، ندرة وجود اجتهادات قضائية وطنية تحدد مسؤولية الناقل البحري مباشرة عند الاخلال بالتزامه، فأغلبية الاتفاقيات الدولية التي تنظم الالتزام بضمان سلامة المسافر في النقل البحري متوفرة باللغات الاجنبية وغياب نسخ باللغة العربية مما اضطرنا إلى ترجمة هذه النصوص بأنفسنا.

إشكالية الدراسة:

تحف الرحلات البحرية العديد من المخاطر التي تهدد سلامة المسافر الأمر الذي استدعى تدخل المشرع لفرض التزامات محددة على الناقل لضمان حماية المسافر البحري، وعليه التساؤل الذي يطرح هنا هو:

هل وفق المشرع الجزائري في تنظيم الالتزام بضمان سلامة المسافر البحري بما يحقق التوازن بين مصلحة المسافر من جهة ودون الإضرار بمصلحة الناقل البحري من جهة أخرى؟

ويتفرع عن هذه الاشكالية الرئيسية تساؤلين رئيسيين هما:

فيما يتمثل الإطار المفاهيمي للالتزام بضمان سلامة المسافر البحري؟

وفيما يتمثل الإطار الجزائي المترتب عن الاخلال بالالتزام بضمان سلامة المسافر البحري؟

منهج الدراسة

للإجابة على الإشكالية المطروحة في هذه الدراسة اتبعنا المنهج التحليلي كمنهج أساسي الذي يمكننا من التعمق والخوض في تفاصيل الموضوع، لأنه يقوم على أساس تحليل المضمون من خلال تفسير المعلومات والوضع القائم ونقدهم وبناء قاعدة مما سبق، حيث تبين لنا أنه الأنسب لهذه الدراسة من خلال تحليل بعض المواد القانونية وتجزئتها والوصول إلى استنتاج كما اعتمدنا على المنهج المقارن وقمنا من خلاله بمقارنة النصوص القانونية في القانون الجزائري والقوانين الأخرى الاتفاقيات الدولية.

خطة الدراسة:

اتساقا مع منهجية البحث ومن أجل دراسة متكاملة اتبعنا خطة ثنائية وقسمناها إلى فصلين: الفصل الأول تحت عنوان الإطار المفاهيمي للالتزام بضمان سلامة المسافر البحري وهذا الفصل بدوره قسمناه إلى مبحثين الأحكام العامة للالتزام بضمان سلامة المسافر البحري (المبحث الأول) وضمانات الوفاء بالالتزام بضمان سلامة المسافر البحري (المبحث الثاني)، أما الفصل الثاني بعنوان الإطار الجزائي للالتزام بضمان سلامة المسافر البحري وقسمناه إلى مبحثين مسؤولية الناقل البحري (المبحث الأول)، آثار قيام مسؤولية الناقل البحري (المبحث الثاني)، وتوصلنا في خاتمة هذه الدراسة إلى عدة نتائج وقمنا بتقديم عدة توصيات قد تكون نقطة انطلاق لبحوث أخرى مستقبلا.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للالتزام بضمان سلامة المسافر البحري

يعتبر النقل البحري الخدمة التي اعتمد عليها الإنسان في التجارة والسفر عبر البحر حيث أنه جسر يربط بين الدول ويسهل التنقل بواسطة السفن، فإنه لا يقتصر فقط على نقل البضائع بل يمتد أيضا إلى نقل الأشخاص، سواء كان ذلك على المستوى الداخلي أو الدولي وسواء كان لأغراض تجارية أو سياحية أو غيرها.

ولا ينحصر النقل البحري في نقل الأشخاص فقط بل أيضا يتوسع للالتزام بضمان سلامتهم. فالالتزام بضمان سلامة المسافر في هذا المجال من أهم الأسس المحورية وهو الالتزام الجوهري الذي يقع على عاتق الناقل البحري حيث يلتزم هذا الأخير ببذل العناية الكافية للحفاظ على سلامة الراكب وحمايته من الأخطار والأضرار محتملة الوقوع خلال وطوال الرحلة البحرية، كما يوفر لهم البيئة الأمنة والمريحة التي تضمن لهم الوصول الآمن إلى وجهتهم، وحتى يتحقق هذا الالتزام وجب عليه اتخاذ جميع التدابير اللازمة لمنع وقوع هذه الحوادث ولضمان سلامة المسافر البحري.

وفي ظل دراستنا لهذا الموضوع سنسلط الضوء على الإطار المفاهيمي للالتزام بضمان سلامة المسافر وعليه سنتطرق في هذا الفصل إلى:

-الاحكام العامة للالتزام بضمان سلامة المسافر البحري (المبحث الأول).

-ضمانات الوفاء بالالتزام بضمان سلامة المسافر البحري (المبحث الثاني).

المبحث الأول: الأحكام العامة للالتزام بضمان سلامة المسافر البحري

اقترن عقد السفر تاريخيا بوجود التزام بضمان سلامة المسافر البحري، كما أنه يتطور بتطور الالتزام نفسه، كما لم يعد يتلخص العقد فقط على نقل المسافرين بل تطور إلى خدمات أخرى الأمر الذي أدى إلى زيادة المخاطر التي تصاحب هذه الرحلة أثناء السفر كما يترتب عن ذلك التزام الناقل البحري بتوفير الإجراءات التي من شأنها أن تحمي المسافر من الأخطار التي تواجهه، كما أنه لا يعنى فقط اتخاذ إجراءات معينة التي تمنع الخطر بل لابد على الناقل البحري أن يتكفل بتبليغ المسافر بالمعلومات المطلوبة لتفادي الخطر، كما يجب عليه تنبيه المسافر البحري إلى الأفعال التي تسبب مشكلات والابتعاد عنها خلال السفر[1].

وعليه سنتناول في هذا المبحث:

- ماهية الالتزام بضمان سلامة المسافر البحري (المطلب الأول).
-الطبيعة القانونية للالتزام بضمان سلامة المسافر البحري (المطلب الثاني).

المطلب الأول: ماهية الالتزام بضمان سلامة المسافر البحري

للالتزام بضمان سلامة المسافر البحري أهمية كبيرة تقع على عاتق الناقل، نظرا للمخاطر والظروف البحرية المتقلبة مثل الحوادث، الاضطرابات الجوية...، التي قد تواجه المسافر وتتسبب له في أضرار بدنية ووفاة أثناء الرحلة البحرية لهذا يجب على الناقل البحري حماية حياة المسافر وأن يضمن له الوصول بسلامة إلى مقصده. إذ سنتطرق في هذا المطلب إلى مفهوم الالتزام بضمان سلامة المسافر البحري (الفرع الأول) ثم مضمون الالتزام بضمان سلامة المسافر البحري (الفرع الثاني).

الفرع الأول: مفهوم الالتزام بضمان سلامة المسافر البحري

لدراسة مفهوم الالتزام بضمان سلامة المسافر نتطرق إلى تعريف الالتزام بضمان سلامة المسافر البحري (أولا) ثم أهمية الالتزام بضمان سلامة المسافر البحري (ثانيا).

[1] سليمان سامان الياس الخالتي، عقد الرحلة البحرية، دار الكتب القانونية، مصر، 2011، ص ص 169-170.

أولا: تعريف الالتزام بضمان سلامة المسافر البحري

يتوجب على الناقل البحري وفقا للقانون أن يضمن سلامة المسافر أثناء عملية النقل[1] في حين أن القانون اكتفى ببيان أن الناقل يكون مسؤولا عن الأضرار الجسدية التي تصيب المسافر أثناء الرحلة البحرية لكنه لم يبين ماذا على الناقل البحري عمله لاعتباره قد أوفى بهذا الالتزام، ومع ذلك يمكن الإشارة إلى أن الالتزام بضمان السلامة يتطلب من الناقل بأداءين جوهريين:[2]

1- تهيئة سفينة صالحة لنقل المسافر البحري في ظروف آمنة.

2- اتخاذ جميع التدابير اللازمة لضمان راحة المسافر البحري أثناء الرحلة البحرية، فإذا قام الناقل بتحقيق الأمران المشار إليهما يكون قد أوفى بالتزامه بضمان سلامة المسافر البحري.

وبالرجوع إلى القانون الجزائري نجد أن المشرع الجزائري لم يقم بتعريف الالتزام بضمان سلامة المسافر البحري بصورة صريحة لكن من خلال نص المادة 821 من القانون البحري الجزائري." يلتزم المجهز بموجب عقد نقل المسافرين بنقل المسافر وأمتعته ان وجدت عن طريق البحر..."[3].

ومن هنا نستنتج أن الالتزام بضمان سلامة المسافر البحري يعرف على أنه: هو التزام يقع تنفيذه على عاتق الناقل البحري في عقد النقل البحري للمسافرين، ويعنى بذلك أن يلتزم الناقل باتخاذ كافة الإجراءات والتدابير لتفادى الأذى الجسدي الذي قد يصيب المسافر أثناء الرحلة البحرية سواء خلال الصعود إلى السفينة أو على متنها أو عند النزول منها.

ثانيا: أهمية الالتزام بضمان سلامة المسافر البحري

يعد الالتزام بضمان سلامة المسافر في عقد النقل البحري وسيلة أساسية للوقاية من الحوادث التي قد تؤدي إلى أضرار جسمانية للأفراد كما أنه يمثل عنصر جوهريا في الحد من المخاطر الناجمة عن تقديم الخدمات البحرية، مما يجعله قائما بالأساس على اتخاذ التدابير

[1] المادة 264 فقرة 1 قانون التجارة المصري، رقم 17، جريدة رسمية، العدد 19 مكرر، الصادر في 17-5-1999.

[2] هاني دويدار، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ص 87.

[3] الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23اكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم.

الوقائية اللازمة لضمان السلامة من جهة ومن جهة أخرى يشكل أساسا لمسؤولية الناقلين البحريين، فالملاحظ هنا أن للأهمية عنصرين رئيسين هما: الأهمية باعتبارها الدور الوقائي للالتزام بضمان السلامة المتمثلة مثلا في حماية حياة المسافر البحري وسلامته من الأضرار توفير سبل السلامة والأمان...، وأهمية الالتزام بضمان السلامة أساس لمسؤولية الناقلين كالتقليل من النزاعات الناتجة عن الحوادث البحرية التي تحدث بين الناقل والمسافر البحري فعند التزام الناقل البحري بمسؤوليته اتجاه المسافر تقل النزاعات[1].

الفرع الثاني: مضمون الالتزام بضمان سلامة المسافر البحري

للالتزام بضمان سلامة المسافر البحري الناقل أو المتعاقد من جهة ملزم بضرورة توقع الحادث الذي من شأنه أنه يهدد سلامة الطرف الاخر وهو المسافر البحري (أولا) ومن جهة أخرى ملزم بأن يتصرف بطريقة تمنع الحادث من الأصل أو على الأقل التقليل من آثاره (ثانيا).

أولا: التزام الناقل البحري بضرورة توقع الحادث الضار

الناقل البحري ملزم بتوقع الحادث المستقبلي الذي يمكن أن يترتب عليه ضرر بالمسافر المتعاقد معه وأن يقدر مدى احتمالية وقوعه، ومن أجل الوفاء بالتزامه بضمان السلامة كالتزام بتحقيق نتيجة يجب عليه توقع كل الحوادث التي تحول دون التنفيذ العادي والصحيح للعقد والتي قد تؤدي إلى أحداث أضرار جسمانية تلحق بالمسافر البحري، بالإضافة إلى أن القضاء الفرنسي يرفض بشكل دائم السبب الأجنبي كوسيلة لاستبعاد مسؤولية الناقل البحري، وأيضا ليس فقط متعلق بتوقع الحادث بل لأن هذا الحادث كان محتملا فكون الحادث متوقعا يقدم دائما كنتيجة منطقية لا يستطيع أن يتخلص منها الناقل بإثبات السبب الأجنبي[2].

---

[1] عبد القادر أقصاصي، الالتزام بضمان السلامة في العقود، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2010، ص ص 218-224.

[2] المرجع نفسه، ص 215.

فبالرجوع إلى القواعد العامة فإن من شروط السبب الأجنبي الذي يعد أحد أسباب الإعفاء من المسؤولية[1]. هو عدم التوقع فإن الناقل يعتبر مخلا بالتزامه في حال ما إذا كان الحادث الضار متوقعا ومحتمل الوقوع، وبناء على ذلك لم تعتبر محكمة النقض الفرنسية قوة قاهرة سقوط الصخور على شريط السكك الحديدية، والذي نتج عنه خروج القطار لأن تهايل الأتربة من الجسر يدل على قدمه وهذا ما ثبت لقاضي الموضوع الأمر الذي يجعل سقوط الصخور أمرا متوقعا[2].

ثانيا: التزام الناقل المدين بالتصرف من أجل منع الحادث الضار أو التقليل من آثاره

يفرض توقع الحادث الضار على الناقل البحري الالتزام باتخاذ كل الاحتياطات والإجراءات الواجبة لمنع وقوع الحادث الضار (01) والتقليل من آثاره (02).

1-اتخاذ الإجراءات الواجبة لمنع وقوع الحادث الضار

يجب توقع المدين الناقل وجود تهديد يمس بأمن وسلامة المسافر البحري المتعاقد فيوجب عليه ذلك ضرورة اتخاذ إجراء فعال لمنع هذا التهديد [3].

وفي هذا السياق يعزز القضاء الفرنسي الحل المتقدم في تطبيقات متعددة، فعلى سبيل المثال قضت محكمة النقض الفرنسية بأن وضع كراسي متلاصقة من أجل منع الدخول إلى حمام السباحة في أحد المطاعم والذي وجد فيه طفلا ميت لا يشكل إجراء فعالا وكافيا للحماية ولا يجيز للمسؤول أن يستثني مسؤوليته على أساس المادة 1147 من القانون المدني، وفي حكمها الصادر في 21أكتوبر 1997، قضت محكمة النقض الفرنسية بمسؤولية SNCFعن جرح أحد المسافرين مشيرة إلى أن الحادث كان بالإمكان تفاديه من خلال اعتماد نظام مناسب يمنع فتح الأبواب أثناء سير القطار في هذه القضية أوضحت محكمة النقض

[1] للمزيد من التفاصيل أنظر الصفحة من المطلب الثاني المعنون بإعفاء الناقل من المسؤولية، من المبحث الأول مسؤولية الناقل البحري، من الفصل الثاني الإطار الجزائي للالتزام بضمان سلامة المسافر البحري من هذه المذكرة.

[2] عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص216.

[3] المرجع نفسه، ص217.

الفرنسية أن أحد عناصر الالتزام بضمان السلامة لم يكن مستوفى وهو عنصر المتعلق بمنع وقوع الحادث الضار وحددت المحكمة للمدين إطارا واضحا للاحتياطات التي ينبغي عليه اتخادها لضمان السلامة من اجل تنفيذ التزامه تنفيذا صحيحا[1].

2- اتخاذ الإجراءات اللازمة لتقليل الآثار الضارة للحادث

إذا لم يتمكن المدين الناقل من تجنب وقوع الحادث الضار فعليه على الأقل ومن الضروري أن يتخذ الإجراءات لمنع حدوث الضرر أو التخفيف من آثاره بالنسبة للمسافر المتعاقد معه، وفي هذا الصدد نلاحظ حرص القضاء على التشدد في اعتبار الحادث الضار غير متوقع أو غير ممكن تفاديه، وبمعنى آخر غالبا ما يرفض القضاء اعتبار الحوادث الضارة بالسلامة الجسدية للمسافر البحري غير ممكنة الدفع، الأمر الذي يؤكد معه القضاء عدم وفاء الناقل بالتزامه بضمان السلامة[2].

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للالتزام بضمان سلامة المسافر البحري

تعد مسألة تحديد الطبيعة القانونية للالتزام بضمان السلامة في مجال الإثبات من الأمور المهمة، فإذا كان الالتزام هو التزام ببذل عناية فإن مسؤولية الناقل تظهر عند إثبات التقصير وإهمال وعلى المسافر البحري إثبات الواقعة ويكفي الناقل البحري للتخلص من هذا الالتزام إثبات بذل العناية اللازمة واتخاذ جميع الاحتياطات اللازمة لتجنب الحوادث أما إذا امتد الالتزام ليشمل منع وقوع الحوادث، فإنه يصبح التزاما بتحقيق نتيجة ولا يستطيع الناقل البحري التملص من المسؤولية إذا أصيب المسافر إلا إذا أثبت أن الضرر كان ناجما عن سبب أجنبي[3].

---

[1] عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 217.

[2] نور الدين بلغازي، الحماية القانونية للمسافر عن طريق البحر، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، القانون البحري النقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2018-2019، ص 118.

[3] عبد السلام عيشور، "الالتزام بضمان السلامة في مجال النقل البحري للمسافرين "في: مجلة العلوم الإنسانية، جامعة منتوري، قسنطينة، الجزائر، المجلد 32، العدد 2، جوان 2021، ص 488.

وفي هذا الصدد ظهر اتجاهين في الطبيعة القانونية موقف الفقه من الطبيعة القانونية للالتزام بضمان سلامة المسافر البحري (الفرع الأول) وموقف التشريع من الطبيعة القانونية للالتزام بضمان سلامة المسافر البحري (الفرع الثاني).

الفرع الأول: موقف الفقه من الطبيعة القانونية للالتزام بضمان سلامة المسافر البحري

سعى بعض الفقهاء إلى تحديد طبيعة التزام الناقل البحري فيما يخص ضمان سلامة المسافر البحري حيث اعتبروه التزاما ببذل عناية من خلال اتخاذ التدابير اللازمة لتجنب وقوع أي ضرر للمسافر أثناء الرحلة البحرية، وبالتالي يتحمل المسافر البحري عبء إثبات خطأ الناقل ومدى علاقته السببية بالضرر الذي لحق به [1].

يعتمد هذا الاتجاه الفقهي في تبرير موقفه إلى أن المسافر البحري يتمتع بحرية الحركة خلال الرحلة مما يجعله معرضا لأن الناقل البحري لا يملك الرقابة الكاملة عليه، لهذا لا يوجد سبب لافتراض مسؤوليته[2].

في حين يرى اتجاه أخر من الفقه أن مسؤولية الناقل البحري تنعقد بمجرد إصابة المسافر لأن عقد نقل الأشخاص يلزم الناقل بضمان إيصال المسافر البحري بسلام إلى وجهته المقصودة، أي أن التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة لا يستطيع دفعه إلا بإثبات السبب الأجنبي[3].

وقد أوضح مؤيدي هذا الاتجاه اعتبار طبيعة التزام الناقل بضمان السلامة في عقد النقل هو التزام بتحقيق نتيجة وليس مجرد التزام ببذل عناية أي أن الناقل مطالب بالوصول إلى نتائج مؤكدة لا احتمالية فلا مجال للاحتمال في النقل البحري أو البري أو الجوي فسلامة

[1] محمود التلتي، النظرية العامة للالتزام بضمان سلامة الأشخاص، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998، ص 247.

[2] عبد السلام عيشور، المرجع السابق، ص 488.

[3] عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 246.

المسافر تكاد أن تكون مؤكدة وهذا ما يسمح بافتراض خطأ الناقل في حالة إصابة المسافر البحري[1].

إلا أن هذا الرأي لم يستمر طويلا حيث ظهر اتجاه جديد طالب بضرورة التفرقة بين حوادث النقل البحري الفردية والحوادث الجماعية، ويستند هذا الاتجاه إلى أن المسافر البحري لا يمكن اعتباره قد سلم نفسه للناقل البحري بشكل مطلق نظرا لكونه يتحرك بحرية داخل السفينة، لذا من غير المنصف تحميل الناقل البحري مسؤولية مسافر انزلقت قدمه وهو يتجول داخل السفينة فأصيب بضرر، كما أنه ليس من العدل تحميل المسافر البحري عبء إثبات خطأ الناقل في كل الحوادث[2].

الفرع الثاني: موقف التشريع من الطبيعة القانونية للالتزام بضمان سلامة المسافر البحري

من أجل توضيح موقف التشريع من الطبيعة القانونية للالتزام بضمان سلامة المسافر البحري سنتناول في هذا الفرع الطبيعة القانونية للالتزام بضمان سلامة المسافر البحري في التشريع المقارن (أولا) ثم التشريع الجزائري (ثانيا).

أولا: الطبيعة القانونية للالتزام بضمان سلامة المسافر البحري في القانون المقارن

سنتطرق في الطبيعة القانونية للالتزام بضمان سلامة المسافر البحري في القانون المقارن إلى كل من القانون الفرنسي (01) والقانون المصري (02).

1-الطبيعة القانونية الالتزام بضمان سلامة المسافر البحري في القانون الفرنسي

على الرغم من استقرار القضاء الفرنسي لفترة السابقة على تطبيق أحكام القانون 66-420 الصادر بتاريخ 18 جوان 1966 الخاص بعقود استغلال النقل البحري فإن التزام الناقل البحري بضمان السلامة يعد التزاما بتحقيق نتيجة ولا يمكن للناقل الإفلات من

[1]محمود التلتي، المرجع السابق، ص 251.

[2]محمد علي عمران، الالتزام بضمان السلامة وتطبيقاته في بعض العقود، دراسة فقهية قضائية في كل من مصر وفرنسا، دار النهضة العربية، القاهرة، 1980، ص83.

مسؤوليته إلا إذا أثبت أن الضرر ناجم عن سبب أجنبي، ومع ذلك يلاحظ أن المشرع الفرنسي قد تأثر بمعاهدة بروكسل لعام 1961[1]، ما دفعه إلى اجراء تعديل كلي سنة 1966 بموجب القانون المشار إليه أعلاه، ونتيجة لذلك أصبح التزام الناقل بضمان سلامة المسافر البحري مجرد التزم ببذل عناية[2] ويختلف فيه عبء الإثبات من حادث لأخر حيث تم فيه التفريق بين[3]:

الحوادث الجماعية وفي مثل هذه الحوادث يكون خطأ الناقل البحري مفترض، وتشمل هذه الحوادث تلك الناجمة عن " الغرق، التصادم، الجنوح، الانفجار، الحريق أو أي كارثة كبرى " فنظرا لطبيعة هذه الحوادث فأن احتمال أن يكون المسافر البحري سببا فيها يعد أمر غير وارد ولذا تكون مسؤولية الناقل قائمة على الخطأ المفترض، إلا إذا تمكن من أثبات عدم رجوع الحادث إلى خطئه أو خطأ تابعيه وهذا ما ورد في نص المادة 38 من القانون 66-420.[4]

أما فيما يتعلق بالحوادث الفردية، فلا يفترض وجود مسؤولية على الناقل البحري إذا كان الحادث ناتجا عن ضرر ذي طبيعة فردية وبوضوح أكثر إذا كان الحادث لا يندرج ضمن الحوادث الجماعية المذكورة أعلاه، وبالتالي تقوم أساس مسؤولية الناقل على الخطأ الذي يجب إثباته حيث يتحمل المسافر عبء إثبات اهمال الناقل البحري وعدم تنفيذه العناية والحرص اللازمين لجعل السفينة صالحة للملاحة، وعدم اتخاذه للاحتياطات الواجبة من أجل الحفاظ على سلامة المسافر[5] كما يحق للمسافر البحري أيضا تحميل المسؤولية للناقل البحري

---

[1] La France a ratifie la convention de Bruxelles du 29 avril 1961 relative à l'unification de certaines règles en matière de transport des passagers par mer, par le décret n° 64-1308 en date du 13 décembre1964. Cette convention est entrée en vigueur le 4 juillet 1965.sur le site internet : https://www.legifrance.gouv.fr Consulté le .04 /06/2025.

[2] محمد على عمران، المرجع السابق، ص 83.

[3] عبد السلام عيشور، المرجع السابق، ص 489.

[4] المرجع نفسه، ص 489.

[5] Art L 5421_2 Code des transports :"le transporteur est tenu de mettre et conserver le navire en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré et de faire toute diligence pour assurer la sécurité des passagers. Il est responsable des dommages dus au retard tenant à l'inobservation des dispositions de l'alinéa précédent ou à

من خلال إثبات خطئه هو أو أحد تابعيه [1]، وجاء هذا التقسيم مطابقا لما جاءت به المادة 4 من اتفاقية بروكسل لعام 1961 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بنقل الركاب بطريق البحر [2].

تبنى القضاء الفرنسي هذه التفرقة في معظم أحكامه، على غرار الحكم الصادر عن المحكمة الابتدائية بتولون بتاريخ 15 جانفي 1966، في قضية مضمونها أن أحد المسافرين فقد جزء من إصبع يده اليسرى بسبب غلقه للباب المؤدي إلى أحد أسطح السفينة على يده. وجاء في هذا الحكم أن الناقل البحري يقع عليه التزام ببذل عناية، وتتحقق مسؤوليته بناء على إثبات المسافر وجود خطأ من الناقل البحري، وبما أن المسافر البحري لم يقم بإثبات وجود خلل في نظام غلق الأبواب أو عدم عمله بطريقة سليمة فهنا ترفض الدعوى لعدم التأسيس[3].

وعلى الرغم من أن المشرع الفرنسي قد تجاوب مع أراء الفقهاء من خلال التعديل الشامل الذي قام به سنة 1966 بموجب القانون الصادر في 18 جوان 1966 الخاص بعقود استغلال النقل البحري والذي ميز فيه بين مسؤولية الناقل البحري في حالة حوادث النقل الجماعية ومسؤوليته في الحوادث الفردية، ومع ذلك شهد الفقهاء انقساما جديد بموجب هذا القانون حول الطبيعة القانونية للالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري، هل هي التزام ببذل عناية أم التزام بتحقيق نتيجة؟[4]

فالاتجاه الأول والذي تبناه مجموعة من الفقهاء منهم الفقيه روديير يستند على أن التزام الناقل هو التزام ببذل عناية، مع نقل عبء إثبات الحوادث الجماعية إذ أنها قائمة على

---

l'inobservation des dispositions de l'alinéa précédent ou à la faute commerciale de ses préposés".

[1] Art L 5421_3 Code des transports :"l'accident corporel survenu en cours de voyage , ou pendant les opérations d'embarquement , ou de débarquement, soit aux ports de départ ou de destination , soit aux ports d'escale , donne lieu à réparation de la part du transporteur , s'il est établi qu'il a contrevenu aux obligations prescrites par les dispositions de l'article L 5421-2 ou qu'une faute a été commise par lui-même ou un de ses préposés " .

[2] Art N4 International convention for the unification rules relating to the carriage of passengers by sea, signed at Brussels on 29 avril 1961.

[3] إبراهيم ميردا، الالتزام بضمان سلامة الركاب في عقد النقل البحري، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، الجزائر، 2011، ص130.

[4] عبد السلام عيشور، المرجع السابق، ص 489.

افتراض الخطأ لا افتراض المسؤولية[1]، ويقع على عاتق الناقل إثبات عدم رجوع الحادث إلى خطئه أو خطأ أحد تابعيه لكي يعفى من المسؤولية[2].

كما يعتمد الاتجاه الثاني والذي يؤيده الأستاذ فليب ديلباك على أن التزام الناقل البحري بضمان سلامة المسافر البحري يعد التزام بتحقيق نتيجة في حالة الحوادث الجماعية، لا يعفى الناقل من المسؤولية إلا إذا اثبت أن الحادث وقع بسبب أجنبي، أما في الحوادث الفردية فيعتبر التزام الناقل البحري التزاما ببذل عناية يوجب على المسافر البحري إثبات خطأ أو اهمال الناقل أو حتى تابعيه للحصول على تعويض[3].

2-الطبيعة القانونية للالتزام بضمان سلامة المسافر البحري في القانون المصري

يعد المشرع المصري أكثر صرامة مقارنة بالتشريعين الفرنسي والجزائري، اتجاه الناقل البحري وفضل وضع تقنين التجارة البحرية الجديد الاستقرار على القاعدة التي وضعتها محكمة النقض المصرية والتي تنص على أن التزام الناقل بضمان السلامة الناشئ عن عقد نقل الأشخاص بحرا يعد التزاما بتحقيق نتيجة[4].

كما يفرض على الناقل توصيل المسافر البحري سالما إلى المقصد المراد، وتبقى مسؤولية الناقل قائمة إلا إذا ثبت أن الضرر نشأ عن سبب أجنبي ويكون هو غير متسبب فيه، وهذا ما نصت عليه صراحة نص المادتين 206 و207 من القانون البحري المصري (8-1990)[5].

غير أنه إذا كان النقل دوليا وخاضعا لاتفاقية بروكسل لعام 1961 فان الناقل يلتزم ببذل العناية المطلوبة حيث تفترض مسؤوليته في حالة وقوع الحوادث الجماعية (الغرق، التصادم، الانفجار والحريق) إذا أصيب المسافر أثناء الرحلة البحرية، ويمكن نفى مسؤوليته

---

[1] نور الدين بلغازي، المرجع السابق، ص 195.

[2] عبد السلام عيشور، المرجع السابق، ص 489.

[3] المرجع نفسه، ص 489.

[4] محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2005، ص 543.

[5] المادة 206 من القانون البحري المصري (8-1990) نصت على:" يسأل الناقل عما يحدث من ضرر بسبب وفاة المسافر أو ما يلحقه من إصابات بدنية إذا وقع الحادث الذي نشأ عنه الضرر خلال تنفيذ عقد النقل ..." والمادة 207 من نفس القانون:" يعفى الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في المادة السابقة إذا اثبت ان وفاة الراكب او اصابته ترجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه ".

إذا اثبت أنه ومساعدوه قد اتخذوا العناية الكافية واللازمة لتفادى الضرر، أما في حالة الحادث الفردي يلتزم المضرور بإثبات خطأ الناقل[1].

ثانيا: الطبيعة القانونية للالتزام بضمان سلامة المسافر البحري في القانون الجزائري

انتهج المشرع الجزائري مسار نظيره الفرنسي وكان تأثره هو الأخر جليا باتفاقية بروكسل لعام 1961[2]. كما تنص المادة 842 من القانون البحري الجزائري على:" يعد الناقل مسؤولا عن الضرر المؤدي للوفاة والإصابات الجسمانية للراكب وكذلك الضرر المسبب لأمتعته إذا كان الفعل المولد للضرر قد وقع خلال عملية النقل وله علاقة بالملاحة أو استغلال السفينة أو من جراء خطأ أو اهمال الناقل أو مندوبيه خلال القيام بأعمالهم " ونصت المادة 843 من نفس القانون على:" يفترض خطأ أو اهمال الناقل او مندوبيه والمشار اليهما في المادة السابقة، الا إذا ثبت العكس، وكانت الوفاة أو الاصابات الجسمانية للراكب أو الخسائر أو الأضرار التي لحقت بأمتعة الحجرة مسببة من جراء غرق أو اصطدام أو جنوح أو انفجار أو حريق أو أي شيء له علاقة بإحدى هذه الحوادث " [3]، فيتجلى لنا أن المشرع الجزائري قد اعتبر التزام الناقل البحري بضمان السلامة مجرد التزام ببذل عناية كما يقع على عاتق المسافر البحري المتضرر إثبات خطأ الناقل هذا إذا كانت الإصابة الجسمانية أو الوفاة ناتجة عن حادث فردي وليست ناتجة عن حادث جماعي كالغرق أو الانفجار أو الحريق أو أي شيء متعلق بهذه الحوادث، أما إذا كان السبب في الضرر الجسماني ناتجا عن حادث جماعي فالمسافر البحري يستطيع أن يقلب عبء الإثبات، وتكون مسؤولية الناقل قائمة على أساس الخطأ المفترض لاستبعاد تسبب المسافر البحري في هذه الحوادث، مع منح الناقل

---

[1] عبد السلام عيشور، المرجع السابق، ص 490، نقله عن محمد وحيد على، الالتزام بضمان السلامة وتطبيقاته في العقود، دار النهضة العربية، مصر، 2001، ص 42.

[2] الأمر رقم 73_02 المؤرخ في 5 يناير 1973 المتعلق بمصادقة الجزائر على اتفاقية بروكسل لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل المسافرين بحرا لسنة 1961.

[3] المادة 842 والمادة 843 من القانون البحري الجزائري.

فرصة لإثبات عدم خطئه أو اهماله[1]، أما عبء إثبات الضرر خلال النقل وارتباط هذا الأخير بملاحة أو استغلال السفينة فإنه يقع على عاتق المسافر البحري وهذا ما تضمنته نص المادة 845 من نفس القانون[2].

وبناء على تحليلنا لهذا الاتجاه الذي اعتمده كل من المشرع الفرنسي والمشرع الجزائري والمشرع المصري في مجال النقل الدولي واعتمدته الاتفاقيات الدولية، تم اعتبار التزام الناقل البحري بضمان سلامة المسافر مجرد التزام ببذل عناية، الذي أساسه تحميل عبء اثبات خطأ واهمال الناقل على عاتق المسافر البحري في حالة إصابة هذا الأخير بأي ضرر جسماني، غير أن هذا العبء ينقل إلى الناقل عدا في الحوادث الجماعية أو الكوارث الكبرى ونلاحظ أنه تجاوز الغاية الأساسية الذي قام من أجلها الالتزام بضمان السلامة والمتمثل أساسا في حماية المسافر البحري واعفائه من عبء إثبات خطأ الناقل، لذلك نرى أن هذا الالتزام يجب أن يلقي على عاتق الناقل البحري التزاما بتحقيق نتيجة لا ببذل عناية[3].

المبحث الثاني: ضمانات الوفاء بالالتزام بضمان سلامة المسافر البحري

يعد الالتزام بضمان سلامة المسافر البحري من أبرز وأهم الالتزامات القانونية التي القاها المشرع على عاتق الناقل البحري في إطار عقد النقل البحري للأشخاص، ويستمد هذا الالتزام أهميته من المخاطر العديدة التي يمكن أن يتعرض لها المسافر أثناء تنفيذ الرحلة البحرية وحتى يتم هذا الالتزام ويكون قائما وساريا لابد من توفر جملة من الشروط في كلا طرفي العقد ولكي يتجنب الناقل البحري وقوع هذا الضرر يتوجب عليه اتخاذ كافة التدابير والاحتياطات اللازمة لحماية هذا المسافر وتفادي أي أذى قد يتعرض له طوال الرحلة البحرية.

وعليه سنتناول في هذا المبحث:

- شروط سريان الالتزام بضمان سلامة المسافر البحري (المطلب الأول).

---

[1] عبد السلام عيشور، المرجع السابق، ص 490.

[2] المادة 845 من القانون البحري الجزائري.

[3] عبد السلام عيشور، المرجع السابق، ص ص 490 -491.

-آليات الالتزام بضمان سلامة المسافر البحري (المطلب الثاني).

المطلب الأول: شروط سريان الالتزام بضمان سلامة المسافر البحري

ليتحقق الالتزام بضمان سلامة المسافر البحري وحتى يعتبر قائما ونافذا قانونا لابد من توفر مجموعة من الشروط الأساسية التي تمكن المسافر البحري من مسائلة الناقل عند اخلاله بها وتعتبر هذه الشروط هي الأساس القانوني الذي يبنى عليه الالتزام ضرورة وجود عقد نقل بحري (الفرع الأول) يرتبط فيه المسافر بالناقل البحري وسبب نشوء هذا العقد يكون التزام هذا الأخير بضمان سلامة المسافر خلال الرحلة البحرية، وأيضا يشترط حدوث إصابة للمسافر البحري أثناء تنفيذ العقد (الفرع الثاني) إما يكون أثناء القيام بالرحلة أو عند الصعود أو النزول من السفينة، حيث لا نكون بصدد مسألة سلامة المسافر البحري دون وقوع ضرر فعلي وملموس لهذا الأخير إضافة لذلك يجب أن يكون النقل متعلقا بالمسافر البحري نفسه أي يعهد أحد المتعاقدين بنفسه للمتعاقد الأخر(الفرع الثالث) معناه ليس أشياء أو أمتعة أو بضائع تخص المسافر البحري بل يكون محل النقل هو الشخص ذاته، وآخر شرط هو أن يكون المدين بالالتزام شخصا محترفا (الفرع الرابع) يمتلك الخبرة اللازمة لضمان سلامة هذا المسافر البحري ويتحمل كافة المسؤولية عند اخلاله بالتزامه.

الفرع الأول: ضرورة وجود عقد نقل

نصت المادة 821 من القانون البحري الجزائري على " يلتزم المجهز بموجب عقد نقل المسافرين بنقل الراكب وأمتعته إن وجدت عبر البحر ولمسافة محددة وذلك مقابل أجر".

عقد نقل الأشخاص بحرا هو عقد رضائي يلتزم فيه الناقل بنقل المسافر البحري من ميناء إلى آخر مقابل أجر، وبالرغم من طبيعته الرضائية فإن الشروط تحدد من طرف الناقل البحري، ولا يكون أمام المسافر البحري سوى القبول بها، مما يجعل العقد من عقود الإذعان. وبناء عليه يفسر العقد لصالح المسافر البحري باعتباره الطرف الضعيف، متى تبين للقاضي

توفر عنصر الإذعان. ولا يعد هذا العقد عقد إيجار لأن الهدف منه هو نقل المسافر بحرا، لا تأجير السفينة[1].

لا تسري أحكام عقد نقل الأشخاص على من يتسللون إلى السفينة خلسة بقصد السفر دون دفع الأجرة، في حين تسري هذه الأحكام على الأشخاص الذين يوافق الناقل البحري على نقلهم كمرافقين لحيوان حي أو لأي شيء آخر يتم نقله بموجب عقد نقل بضائع[2].

يستطيع الربان إذا وجد على متن السفينة في الميناء أو في البحر وخلال الرحلة البحرية مسافر خلسة، انزاله من السفينة وتسليمه للسلطات المختصة في أول ميناء تتوقف فيه السفينة بعد ايجاد ذلك المسافر الخفي أو يمكن ارجاعه للميناء الذي صعد منه عن طريق سفينة أخرى متوجهة لذلك الميناء[3]، والزام المسافر الخفي بتعويض الناقل البحري عن المسافة التي قطعها خلال الرحلة، ويستبعد هذا النوع من السفر أي السفر بدون تذكرة، من تطبيق أحكام عقد نقل الأشخاص بحرا، لكونه لم يتم بناء على عقد مبرم بين الطرفين، كما لا تسري أحكام العقد على المسافر الذي يتجاوز الوجهة المحددة في تذكرة السفر، إذ ينتهي أثر العقد عند الجهة المتفق عليها، ويعد بقاؤه على متن السفينة بعد ذلك خضوعا لالتزام إضافي يستوجب تعويضا عن الفترة الزائدة[4].

رغم ارتباط الالتزام بضمان السلامة بوجود عقد النقل أو غيابه، إلا أن هذا الالتزام لا ينشأ في ذمة الناقل بمجرد إبرام العقد أو تسليم تذكرة السفر، بل يبدأ سريانه مع الشروع في تنفيذ عقد النقل، ذلك أن التعاقد وشراء التذكرة غالبا ما يتمان بفترة طويلة قبل بدء الرحلة ومن غير المنطقي تحميل الناقل مسؤولية سلامة المسافر البحري طوال هذه الفترة السابقة لتنفيذ النقل[5].

---

[1] عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 2007 ص 111.

[2] المادة 265 فقرة 1 من قانون التجارة البحرية المصري، رقم 8، جريدة رسمية، العدد 18، الصادر في 3 ماي 1990.

[3] المادة 857 من القانون البحري الجزائري.

[4] إيمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2017، ص ص 154-155.

[5] محمود التلتي، المرجع السابق، ص 255.

يمكن الاشارة إلى أن التدابير المتبعة لضمان راحة وسلامة المسافرين تكون حسب الدرجة التي يسافرون بها على متن السفينة، وفي حالة تم نقل المسافر البحري في درجة أدنى من تلك المحددة في تذكرة سفره فإن له حق المطالبة باسترجاع الفرق في الأجرة بين الدرجتين وله حق المطالبة باسترجاع أي مبلغ إضافي دفعه مقابل خدمات إضافية أو مزايا محددة ولم يحصل عليها[1].

الفرع الثاني: حدوث إصابة للمسافر البحري أثناء تنفيذ العقد

هنالك العديد من العقود الأخرى التي تتطلب تنفيذها تعرض أحد المتعاقدين لخطر يهدد سلامته الجسدية، مثل عقد نقل الأشخاص حيث يكون المسافر البحري معرضا لخطر مستمر أثناء الرحلة بغض النظر عن وسيلة النقل (بحرا، برا وجوا)، مثلا في العقد الطبي حيث يكون المريض معرضا للخطر أثناء إجراء عملية جراحية، أو في عقد الفندقة حيث يتعرض المقيم لخطر أثناء إقامته. في هذه العقود تؤدي طبيعة العقد إلى وجود خطر يهدد سلامة أحد الأطراف، مما يستوجب ضرورة وجود التزام بضمان سلامته واتخاذ كافة التدابير والاحتياطات للحفاظ على هذه السلامة[2].

وحتى يقوم هذا الالتزام يجب أن يكون هنالك خطر يهدد سلامة أحد المتعاقدين، لأن السبب والأساس القانوني لهذا الالتزام يكمن في الخطر الذي يحيط بأحدهما، لذلك لابد أن تحظى سلامة جسد الإنسان بقدسية فلأن الانسان هو الكائن الأسمى في الوجود، فإن جسده يمثل جزءا أساسيا من هذه القيمة، وعليه عندما يضع شخص جسده في أمانة شخص آخر يعني أنه قد ائتمنه على أثمن ما لديه، فمن الطبيعي أن ينتظر منه ضمانا استثنائيا قد يصل إلى تدخل عقلي متفوق لحماية هذه السلامة[3].

---

[1] المادة 261 من قانون التجارة البحرية المصري.

[2] عبد القادر أقصاصي، بوناب كمال دور الالتزام بضمان السلامة في تطور قواعد المسؤولية المدنية، يوم دراسي حول الاتجاهات الحديثة في نظرية المسؤولية المدنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، كلية الحقوق ومخبر القانون والمجتمع، جامعة أدرار، 23 ماي 2013، ص49.

[3] محمود التلتي، المرجع السابق، ص 204.

رغم ارتباط الالتزام بضمان السلامة بوجود عقد النقل أو غيابه، إلا أن هذا الالتزام لا يبدأ إلا مع بدء تنفيذ عقد النقل، وليس بمجرد إبرام العقد أو تسليم التذكرة، في الغالب يتم التعاقد وشراء التذكرة قبل تنفيذ العقد بفترة طويلة، ولذلك لا يعد من المنطقي أن يكون الناقل ضامنا لسلامة المسافر البحري طوال هذه الفترة السابقة لتنفيذ النقل[1].

الفرع الثالث: أن يعهد أحد المتعاقدين بنفسه للمتعاقد الاخر

يشترط أن يكون أحد المتعاقدين قد أوكل مهمة المحافظة على سلامته للمتعاقد الآخر ويعني هذا أن مسؤولية الحفاظ على السلامة الجسدية لأحد المتعاقدين يتحملها المتعاقد الأخر، وبعبارة أخرى متى ما كان أحد طرفي العقد في حالة تبعية للطرف الآخر سواء كانت هذه التبعية جسدية كما في علاقة المريض بالطبيب الذي يتولى مهمة الحفاظ على سلامته أو حركية كما في عقد التدريب الرياضي أو تعليم القيادة حيث يكون المتدرب تحت إشراف مدربه، أو فنية كما هو الحال في عقد النقل البحري، حيث يضع المسافر سلامته بين يدي الناقل حتى الوصول إلى وجهته المحددة، أو يمكن أن تكون اقتصادية كما هو الحال في عقود الإذعان التي يكون فيها المستهلك خاضعا لشروط المهني الذي يهيمن على سلعة أو خدمة ما دون إمكانية تعديلها أو التفاوض بشأنها فإن الطرف المسيطر في العلاقة التعاقدية يتحمل التزاما صريحا أو ضمنيا بضمان سلامة الطرف الأضعف أو الطرف الآخر[2].

حيث يترتب على ذلك أن المحافظة على السلامة الجسدية لأحد المتعاقدين يعتبر من مسؤولية المتعاقد الآخر، إذ يلتزم باتخاذ جميع التدابير اللازمة لضمان هذه السلامة[3].

الفرع الرابع: أن يكون المدين بالالتزام شخصا محترفا

يشترط لكي تقوم الالتزام بضمان سلامة المسافر البحري إضافة للشروط السابقة، أن يكون الناقل البحري مهنيا محترفا، أي أن يمارس مهنته وفق الأصول المتعارف عليها في

[1] عبد السلام عيشور، المرجع السابق، ص 496.

[2] عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 235.

[3] المرجع نفسه، ص 234.

مجال النقل البحري وبما يتوافق مع معايير السلامة البحرية والقوانين النافذة والمتعارف عليها ويترتب على ذلك أن الناقل يلتزم باتخاذ جميع التدابير اللازمة لضمان سلامة المسافر البحري وإلا يعد مقصرا في تنفيذ التزامه مما قد يؤدي إلى قيام مسؤوليته القانونية، فعندما يظهر المتعاقد بمظهر المهني المحترف يمنح ثقة كبيرة للمتعاقد معه ويوحي له بالاطمئنان بسبب خبرته ومعرفته بطبيعة مهنته، وتفرض هذه المهنة عليه أن يكون ملما ومحيطا بكل الجوانب العلمية والفنية التي تؤهله لممارستها على أكمل وجه، ومن هذا المنطق يعد المهني مسؤولا عن ضمان سلامة المتعاقد معه[1].

ويستلزم هذا الشرط أن يكون المدين بالالتزام شخصا محترفا، يتمتع بقدر كاف من الخبرة الفنية والحرص، حتى يتمكن من تنفيذ التزاماته على أكمل وجه وأن يكون جديرا بالثقة التي وضعها فيه المتعاملون معه[2].

إذا كان اشتراط الحفاظ على سلامة أحد طرفي العقد يقتضي خضوع الدائن بهذا الالتزام خضوعا كاملا للطرف الآخر، فإن ذلك يعني أن هذا الأخير يكون غالبا محترفا في مجال تعاقده، مما يبرر تبعية الدائن له بشكل تام[3].

ويبدأ هذا الالتزام منذ انطلاق الرحلة ويستمر في جميع مراحلها حتى وصول المسافر البحري سالما[4].

المطلب الثاني: آليات الالتزام بضمان سلامة المسافر البحري

من أجل ترسيخ وتعميم فكرة السلامة البحرية كان لابد على المشرع من فرض آليات قانونية تضمن قيام الناقل بالتزامه على أكمل وجه وبضمان سلامة المسافر البحري وتطبق هذه الآليات من أجل توفير الحماية الكاملة والمناسبة للمسافرين البحريين من كل المخاطر المحتملة وتأمين النقل البحري وامتثال الناقل البحري لجملة من المعايير التي تفرضها

[1] نور الدين بلغازي، المرجع السابق، ص 121.

[2] سليمان سامان الياس الخالتي، المرجع السابق، ص ص 32 –33.

[3] أحمد السعيد الزقرد، عقد الرحلة ،الطبعة الأولى، المكتبة العصرية، المنصورة 2008، ص 109.

[4] عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 235.

التشريعات والقوانين الدولية ومن خلال هذه الآليات التي سنتطرق اليها في هذا المطلب يتم تعزيز الالتزام بضمان سلامة المسافر البحري والتي تتمثل في: توفير سفينة صالحة للملاحة البحرية(الفرع الأول)، شهادات الملاحة وشهادات السلامة (الفرع الثاني) والرقابة على السفن(الفرع الثالث).

الفرع الأول: توفير سفينة صالحة للملاحة البحرية

عرف المشرع الجزائري السفينة من خلال نص المادة 13 من القانون البحري الجزائري تعتبر سفينة كل منشأة بحرية أو أي وسيلة عائمة يتم استخدامها في الملاحة البحرية، سواء كانت تبحر بوسائلها الخاصة أو عن طريق قطرها بسفينة أخرى.

ويلتزم الناقل البحري بنقل المسافرين من ميناء الانطلاق إلى ميناء الوصول على متن السفينة المحددة ووفق الموعد المتفق عليه، لذلك يتحمل الناقل البحري مسؤولية تجهيز السفينة واعدادها لضمان صلاحيتها للملاحة البحرية وتنفيذ الرحلة كما هو متفق عليه مع الحفاظ على حالتها الملائمة طوال فترة السفر، وعلى الناقل البحري اتباع خط السير المعتاد والتوقف في الموانئ المحددة[1].

حيث نص المشرع الجزائري على هذا الالتزام في المادة 841 من القانون البحري الجزائري، فجاءت المادة تنص على أن الناقل البحري ملزم بالحفاظ على السفينة في حالة صالحة للملاحة، وتجهيزها بما يلزم من معدات وتموين مناسب للرحلة المحددة، بالإضافة إلى اتخاذ كافة الإجراءات الضرورية لضمان سلامة الركاب.

وأكد المشرع المصري في قانون التجارة البحرية المصري هذا الالتزام حيث وضحت المادة 250 على التزام الناقل البحري بإعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم حتى تكون صالحة للملاحة ولتقوم بتنفيذ السفر المتفق عليه، وكما يلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة الرحلة البحرية.

[1] مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية،2007، ص 378.

ورد في المادة 3 من اتفاقية بروكسل لسنة 1961 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بحرا على أنه على الناقل الالتزام بضمان صلاحية السفينة للملاحة البحرية عن طريق:

– في حالة ما إذا كان الناقل هو نفسه مالك السفينة الناقلة فإنه يتعين عليه بذل العناية والجهد اللازمين والتأكد من أن موظفيه ووكلاءه يلتزمون بنفس المستوى من العناية، لضمان أن تكون السفينة صالحة للملاحة ومجهزة بشكل ملائم بالمؤن والتجهيزات المطلوبة طوال الرحلة البحرية بما يضمن سلامة الركاب من جميع الجوانب.

– أما في حالة ما إذا كان الناقل غير مالك السفينة الناقلة، فوجب عليه التأكد من أن المالك أو المجهز للسفينة أو وكلائهم يلتزمون ببذل العناية الضرورية في حدود وظائفهم للأغراض المذكورة في الفقرة الأولى.

ويجب على الناقل إتباع خط السير المعتاد والتوقف في الموانئ المحددة مسبقا فلا يجوز لربان السفينة تغيير مسار الرحلة أو التوقف بناء على طلب من أحد الركاب أو حسب مصلحته الشخصية، ومع ذلك في حالة ما إذا أصيب أحد المسافرين بمرض معدي يمكن للربان إنزاله في أقرب مكان تتوفر فيه العناية والرعاية الطبية اللازمة وهذا وفقا لما جاءت به المادة 97 فقرة 3 من قانون التجارة البحرية المصري[1].

إضافة لذلك على الناقل توفير مكان للمسافر البحري في الدرجة المتفق عليها وفي حال حصول المسافر البحري على تذكرة لسفينة معينة يمكن للناقل أن يعرض عليه نقله على متن سفينة أخرى مماثلة لها، كما يتعهد الناقل بتقديم الطعام والعلاج والخدمات اللازمة للمسافر البحري أثناء عملية النقل، مالم يكن هناك اتفاق مخالف لذلك[2].

يعد نقل المسافرين من ميناء المغادرة إلى ميناء الوصول سالمين وفي الموعد المحدد على متن السفينة المذكورة في تذكرة السفر مع توفير المكان المتفق عليه لهم، من الالتزامات الأساسية التي يتحملها الناقل البحري، وتتحقق مسؤولية هذا الأخير عند إخلاله بهذه الالتزامات المفروضة عليه، وقد نصت المادة 266 من قانون التجارة البحرية المصري على

[1] مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 378.

[2] المرجع نفسه، ص 379.

أن التزام الناقل البحري لا يقتصر على نقل المسافرين فحسب بل يمتد أيضا إلى نقل أمتعتهم وذلك في حدود ما يحدده العقد والعرف[1].

الفرع الثاني: شهادات الملاحة وشهادات السلامة

شهادات الملاحة (أولا) ثم شهادات السلامة (ثانيا) هي وثائق رسمية تصدرها جهات مختصة لضمان التزام السفن، الطائرات والأفراد العاملين في قطاع النقل الجوي والبحري بالمعايير القانونية والتنظيمية المتعلقة بالسلامة، الأمان وحماية البيئة، وذلك وفقا للاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية النافذة.

أولا: شهادات الملاحة

يجب على كل سفينة تمارس الملاحة البحرية أن تحمل شهادات الملاحة الصادرة عن الجهة البحرية المختصة وفقا للمادة 189 من القانون البحري الجزائري ولا يمكن لأي سفينة الإبحار بدون أن تحمل شهادة الملاحة[2].

وينصرف هدف شهادة الملاحة ما يلي[3]:

1-يمكن للسفينة التي تستوفي فيها جميع الأحكام القانونية من هذا الأمر والنصوص المتخذة لتطبيقه بالقيام بأعمال الملاحة البحرية المحددة لها.

2-تحديد هوية السفينة ومالكها وطاقمها ونوع الملاحة الممارسة.

3-ضرورة التحقق من شروط استخدام الطاقم التي يجب أن ترفق فيها إجباريا وذلك تحت طائلة البطلان المطلق بالنسبة لجميع السفن المذكورة في المادة192.

4-يجب التحقق من نوع ومدة الخدمات التي يمارسها الطاقم على متن السفينة والتحقق من تواريخ الإنزال والتحميل وكذا الأعمال التي يقوم بها كل بحار والتي يجب أن تذكر فيها أيضا من قبل السلطة الإدارية البحرية.

---

[1] إيمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2009، ص 180.

[2] عودة بومعزة، النظام القانوني للسفينة دراسة في إطار قانون بحري جزائري، مذكرة ماجستير، تخصص العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة بن عكنون، الجزائر، 2002-2003، ص 35.

[3] المادة 195 من القانون البحري الجزائري.

وتكون للبيانات المدرجة في شهادة الملاحة القوة الثبوتية أمام القضاء.

وجاء في الفقرة الثانية من المادة 189 من القانون البحري الجزائري: "وهذه الشهادات المخصصة للسفينة حسب نوع الملاحة التي تقوم بها السفينة " هي شهادة السفينة (أ)، دفتر البحارة (ب)، رخصة أو بطاقة المرور (ج).

1-شهادة الجنسية: هي شهادة تمنح من قبل السلطة الادارية البحرية المختصة في مكان تسجيل السفينة ويجب أن يذكر فيها اسم، نوع ومواصفات السفينة، وفي حالة امتلاك جزائري سفينة في الخارج تمنح القنصلية الجزائرية لمالك السفينة شهادة مؤقتة لغاية وصوله إلى ميناء جزائري[1].

2-دفتر البحارة: هو وثيقة ملاحة تصدرها الجهة البحرية المختصة، للسفن التي تمارس أعمال ملاحية محددة، ويكون طاقمها مكونا من رجال البحر[2].

"إن السفن التي يجب أن تكون مزودة بدفتر البحارة على متنها هي السفن المخصصة للملاحة التجارية والملاحة المساعدة وملاحة الصيد حسب المادة 162 من هذا الأمر." وهذا ما جاءت به المادة 192 من القانون البحري الجزائري.

3-رخصة المرور: هي وثيقة ملاحة تمنح للسفن المخصصة للملاحة البحرية الإرتفاقية والمخصصة لمصلحة عمومية، باستثناء السفن الحربية التابعة للقوات البحرية الوطنية[3].

4-بطاقة المرور: تمنح للسفن التي تقوم بالملاحة البحرية للنزهة والتي ليس لها طاقم مأجور[4].

إضافة إلى هذه الشهادات يتعين على السفن التي تحمل على متنها الشهادات التالية:

- شهادة الحمولة، شهادة رتبة السفينة أو شهادة الصلاحية الملاحية.
- شهادة الأمن فيما يخص السفن التي تنقل أكثر من 12 مسافرا.
- الشهادات النظامية للمعاينات المفروضة.

---

[1] حياة بن عيسى،" جنسية السفينة ودورها في حل المنازعات البحرية" في: المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، المجلد 3 العدد الرابع، 2016، ص 42.

[2] المادة 191 من القانون البحري الجزائري.

[3] المادة 193 من القانون البحري الجزائري.

[4] المادة 194 من القانون البحري الجزائري.

- دفتر السفينة.
- يوميات ماكينة الراديو.
- الوثائق الجمركية والصحية.
- جميع الوثائق الاخرى المقررة بموجب الأنظمة[1].

ثانيا: شهادات السلامة

طبقا للقرار الصادر من الوزير المكلف بالبحرية التجارية يجب على كل سفينة أن تزود برخص وشهادات السلامة الضرورية والتي تشمل:

-سلامة السفن المخصصة لنقل المسافرين

-بناء السفن

-تزويد السفينة بالمعدات المخصصة للتجهيز وأجهزة المواصلات البرقية والسلكية وأجهزة المواصلات السلكية لسفن الحمولة[2].

هنالك بعض الحالات الاستثنائية التي تعفى فيه السفينة من إحدى شهادات السفينة المشار اليها سابقا، شرط التقيد بشروط السلامة الكافية خلال الرحلة البحرية التي تقوم بها[3].

وتصدر شهادة الإعفاء من قبل السلطة الادارية البحرية في ميناء تسجيل السفينة. وذلك بناء على الرأي الصادر من اللجنة المحلية للتفتيش[4].

تتحدد مدة صلاحية شهادات السلامة[5]:

-رخصة الملاحة: صالحة لمدة سنة واحدة.

-شهادة الحريم (تحدد الحد الأقصى للحمولة) : صالحة لمدة خمس سنوات.

-شهادة أمن معدات التجهيز لسفينة الحمولة: صالحة لمدة سنتين.

---

[1] المادة 200 من القانون البحري الجزائري.

[2] المادة 246 من القانون البحري الجزائري.

[3] المادة 247 فقرة 1 من القانون البحري الجزائري.

[4] المادة 247 فقرة 2 من القانون البحري الجزائري.

[5] المادة 248 فقرة 1 من القانون البحري الجزائري.

-شهادة سلامة السفن التي تنقل المسافرين، شهادة السلامة لبناء سفن الحمولة، شهادة سلامة أجهزة المواصلات الهاتفية اللاسلكية، وشهادة سلامة المواصلات البرقية اللاسلكية جميعها صالحة لسنة واحدة.

أما بخصوص شهادة الإعفاء لا يجوز أن تفوق مدة صلاحيتها عن مدة صلاحية الشهادة المتعلقة بها[1].

وقد ورد في نص المادة 250 من القانون البحري الجزائري أنه يتم تجديد شهادة السلامة عند انتهاء صلاحيتها بنفس الشروط التي سلمت بها.

في حالة ما إذا سفينة ما عند انتهاء تاريخ صلاحية إحدى الشهادات كانت غير متواجدة في ميناء تسجيلها، يمكن تمديد صلاحية هذه الشهادات:[2]

- داخل الجزائر: يتم التمديد من قبل السلطات الادارية البحرية.

-خارج الجزائر: يتم التمديد من قبل السلطة القنصلية الجزائرية.

لا يتم منح هذا التمديد بطلب من مالك السفينة أو مجهزها أو ممثله، إلا من أجل تمكين السفينة من إتمام رحلتها على ألا تتجاوز مدة التمديد في كل حال من الأحوال مدة خمسة أشهر[3].

ويشترط أن تحرر شهادات السلامة بلغتين العربية والفرنسية.[4]

ويتم تحديد نموذج شهادات السلامة من قبل قرار صادر من الوزير المكلف بالبحرية التجارية[5].

الفرع الثالث: الرقابة على السفن

إن رقابة الدولة على السفن من الإجراءات الأساسية التي يجب عليها القيام بها حتى تضمن التزام السفن الوطنية والأجنبية بالمعايير الدولية المعمول بها والخاصة بسلامة

[1] المادة 248 فقرة 2 من القانون البحري الجزائري.

[2] المادة 251 فقرة 1 من القانون البحري الجزائري.

[3] المادة 253 فقرة 2 من القانون البحري الجزائري.

[4] المادة 253 فقرة 2 من القانون البحري الجزائري.

[5] المادة 253 فقرة 3 من القانون البحري الجزائري.

الأرواح، وصلاحية الملاحة البحرية وهذا حتى يتم تحقيق الحماية الكافية في ظل تزايد الحوادث البحرية مما يجعل من الرقابة وسيلة لا غنى عنها لضمان سلامة الأرواح، وهنالك رقابة تقوم بها دولة العلم (أولا) ورقابة تمارسها دولة الميناء (ثانيا).

أولا: رقابة دولة العلم

تتمثل تدابير السلامة والرقابة على السفن التي تقوم بها دولة العلم[1]، في[2]:

يجب على كل دولة أن تمارس ولاية فعلية ورقابة على السفن فيما يتعلق بالجوانب الإدارية، التقنية والاجتماعية على الدول التي ترفع علمها[3].

على كل دولة على وجه الخصوص أن[4]:

أ- تحتفظ بسجل السفن التي ترفع علمها وصفاتها الخاصة، يستثنى من هذا السفن صغيرة الحجم لا تنطبق عليها عموما الأنظمة الدولية.

ب-تمارس ولايتها بموجب القانون الداخلي على كل سفينة ترفع علمها وعلى ربانها وضباطها وأفراد طاقمها، في الأمور الإدارية، التقنية والاجتماعية المتعلقة بالسفينة.

تتخذ كل دولة التدابير اللازمة لتأمين السلامة في البحار على السفن التي ترفع علمها في عدة أمور منها[5]:

أ-بناء السفن وتجهيزها والتأكد من صلاحيتها للإبحار.

ب-تكوين طاقم للسفن وشروط عملهم وتدبيرهم مع الاخذ بالاعتبار الصكوك الدولية ذات الصلة.

ج-استخدام إشارات الملاحة والمحافظة على الاتصالات ومنع الصدمات.

---

[1]"يجب أن تحمل كل دولة علم السفينة التي تنتمي بجنسيتها اليها فالسفينة التي لا ترفع أي علم او ترفع أكثر من علم تكون بدون جنسية ولا تخضع لولاية أي دولة ولا يمكن أن تستبدل علمها أثناء قيامها بالرحلة أو أثناء وجودها في الميناء"، علي جبار الكريدي، جاسم محمد حسن، "المسؤولية الدولية للدول الساحلية والدول الأخرى عن التلوث البحري في المنطقة الاقتصادية الخالصة" في: مجلة دراسات البصرة، جامعة البصرة العراق، المجلد13، العدد30، 2018، ص 189.

[2]المادة 94 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 والتي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-53 الصادر بتاريخ 22 جانفي 1996 ودخلت حيز النفاذ في 1994.

[3]المادة 94 فقرة 1 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

[4]المادة 94 فقرة 2 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

[5]المادة 94 فقرة 3 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

وتشمل هذه التدابير ما يكون ضروريا للتأمين[1]:

أ-يجب على كل سفينة ان تخضع وقبل تسجيلها وعلى فترات زمنية مناسبة، لعمليات تفتيش من قبل مفتش سفن مؤهلة، وأن تكون مزودة بالخرائط والمنشورات الملاحية وأجهزة وأدوات الملاحة بما يكون ملائما لسلامتها الملاحية.

ب-يجب أن تكون كل سفينة تحت قيادة ربان وضباط يتمتعون بمؤهلات مناسبة لاسيما في مجالات قيادة السفن والملاحة والاتصالات والهندسة البحرية، كما يجب أن يكون طاقم السفينة مناسبا من حيث الكفاءة والعدد لنوع السفينة وحجمها وألاتها ومعداتها.

ج-ينبغي أن يكون الربان والضباط وكذلك أفراد طاقم السفينة إلى المدى المناسب، على علم بالأنظمة الدولية المنطبقة فيما يتعلق بسلامة الأرواح في البحار ومنع التصادمات، ومنع التلوث البحري ومكافحته، والمحافظة على الاتصالات بواسطة الراديو وأن يكونوا ملزمين باحترام هذه الأنظمة.

تلتزم كل دولة عند اتخاذها للتدابير التي تدعو إليها الفقرتين 3و4 بالامتثال للأنظمة والاجراءات والممارسات الدولية المعتمدة، وأن تتخذ اي خطوات قد تكون لازمة لضمان مراعاتها[2].

يجوز للدولة إذا توافرت لديها أسباب واضحة بعدم ممارسة الولاية والرقابة الصحيحتين على سفينة معينة، أن تقدم تقريرا بهذه الوقائع إلى دولة العلم والتي تتولى عند استلامها هذا التقرير بالتحقيق في المسألة واتخاذ اي اجراء ضروري لمعالجة الحالة[3].

تأمر كل دولة بإجراء تحقيق من قبل شخص أو أشخاص اصحاب المؤهلات المناسبة في حال وقوع حادث بحري أو حادثة ملاحية في أعالي البحار تتعلق بسفينة ترفع علمها ويترتب عنها إصابات خطيرة أو خسائر في الأرواح لرعاية من دولة أخرى أو أضرار خطيرة تصيب سفن تابعة لدولة أخرى أو البيئة البحرية. ويجب على دولة العلم التعاون مع الدولة الاخرى تجري تحقيقا في مثل هذه الحوادث البحرية أو حوادث ملاحية من هذا النوع[4].

[1] المادة 94 فقرة 4 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

[2] المادة 94 فقرة 5 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

[3] المادة 94 فقرة 6 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

[4] المادة 94 فقرة 7 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

ثانيا: رقابة دولة الميناء

تقوم دولة الميناء برقابة على السفن عند دخولها لموانئها للتحقق من مدى امتثالها للمعايير الدولية للسلامة والأمن، لكن تختلف مصالح دولة الميناء عن مصالح الدولة الساحلية فتهتم الأولى بالمحافظة على الملاحة البحرية بينما تهتم الدولة الساحلية في المحافظة على سلامة سواحلها، وتلعب دولة الميناء دور الدولة المضيفة للسفن الأجنبية[1].

جاء في نص المادة 19 من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح (SOLAS) لسنة 1974[2] أنه يجب على كل سفينة تحمل شهادة صادرة بموجب القاعدتين 12 أو 13 من هذا الفصل أن تخضع عند دخولها لميناء أي دولة أخرى متعاقدة للرقابة من قبل موظفين مفوضين رسميا من قبل تلك الدولة، وذلك بغرض التحقق من وجود شهادات صالحة على متن السفينة، ويتم الاعتماد على هذه الشهادة مالم توجد أسباب واضحة وجدية تدعو للاعتقاد بأن حالة السفينة أو تجهيزاتها لا تتوافق بشكل جوهري مع المعلومات المذكورة في تلك الشهادة، وفي هذه الحالة يتوجب على الموظف القائم بالرقابة اتخاذ التدابير اللازمة تضمن عدم مغادرة السفينة للميناء حتى يتم التأكد من قدرتها على الملاحة دون تعريض حياة الركاب والطاقم للخطر وإذا أدت هذه الرقابة إلى أي نوع من التدخل يتعين على الموظف الذي قام بها أن يخطر كتابيا قنصل الدولة التي ترفع السفينة علمها، بجميع الظروف التي تستوجب التدخل مع توجيه تقرير مفصل بذلك إلى المنظمة.

[1] دولة الميناء يمكن أن يطلق هذا المصطلح على الدول الساحلية أيضا عندما تكون هي صاحبة الميناء، علي جبار الكريدي، جاسم محمد حسن، "المسؤولية الدولية للدول الساحلية والدول الأخرى عن التلوث البحري في المنطقة الاقتصادية الخالصة" في: مجلة دراسات البصرة، ص190.

[2] صادقت الجزائر على اتفاقية سولاس (SOLAS) بموجب المرسوم رقم 83-510 المؤرخ في 27 اوت 1983، والمتضمن مصادقة الجزائر على البروتوكول الملحق بها في 17 فيفري 1978، وبموجب المرسوم الرئاسي رقم 2000-449 المؤرخ في 23 ديسمبر 2000 صادقت أيضا على البروتوكول الملحق بها الموقع بلندن في 11 نوفمبر 1988.

الفصل الثاني: الإطار الجزائي للالتزام بضمان سلامة المسافر البحري

تقوم العلاقة العقدية بين المسافر البحري والناقل في كل رحلة بحرية على مبدأ جوهري وهو الثقة المتبادلة بينهما إذ ينتظر من الناقل البحري أن يلتزم باتخاذ كافة الإجراءات والتدابير اللازمة لضمان سلامة الجسدية للمسافر البحري، وتوفير ظروف آمنة له وتأمين وصوله إلى وجهته المقصودة دون التعرض لأي خطر يهدد حياته، ويعد هذا الالتزام من أهم وأبرز الالتزامات العقدية التي تفرض على الناقل البحري بذل العناية اللازمة في عقد نقل الأشخاص بحرا. ويترتب على الإخلال به قيام جزاء في حق الناقل البحري، ويأخذ هذا الجزاء صورة المسؤولية العقدية فقط دون المسؤولية التقصيرية[1] لأن هذه الأخيرة تنشأ بسبب فعل يلحق ضررا بالغير وتقوم على الخطأ الشخصي وهو الاخلال بالتزام قانوني وليس الخطأ المفترض كما هو الحال في المسؤولية العقدية، أما بالنسبة للمسؤولية العقدية فهي ترتب آثار قانونية.

ومن خلال هذا الفصل سيتم تسليط الضوء على الإطار الجزائي للالتزام بضمان سلامة المسافر البحري، وعليه سنتناول فيه:

-مسؤولية الناقل البحري (المبحث الأول).

-آثار مسؤولية الناقل البحري (المبحث الثاني).

[1] المادة124 من الأمر 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم:" كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه، ويسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض".

المبحث الأول: مسؤولية الناقل البحري

تعتبر مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل المسافرين من أبرز المواضيع التي تفرض نفسها عند الحديث عن حماية المسافر البحري أثناء الرحلة البحرية. إذ يلتزم الناقل البحري بضمان سلامة المسافر البحري طوال الرحلة البحرية ويعد هذا الالتزام التزاما تعاقديا ويترتب على الإخلال به قيام مسؤوليته، سواء نتج عنه ضرر جسدي أو وفاة أو تأخير في الوصول وتصنف هذه المسؤولية على أنها مسؤولية عقدية تنشأ بمجرد وجود خطأ أو تقصير من قبل الناقل البحري. ومع ذلك في المقابل قد يعفى الناقل البحري من المسؤولية في حالة ما إذا ثبت أن الضرر كان نتيجة لقوة قاهرة أو خطأ المسافر البحري أو بفعل الغير.

وعليه سنتطرق في هذا المبحث إلى:

-قيام مسؤولية الناقل البحري (المطلب الأول).

-حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية (المطلب الثاني).

المطلب الأول: قيام مسؤولية الناقل البحري

تشكل مسؤولية الناقل البحري تجاه المسافر البحري أحد الجوانب الأساسية في إطار عقد النقل البحري للمسافرين وتبرز هذه المسؤولية في ظل حالات معينة (الفرع الأول)، ويقوم أساس هذه المسؤولية على أركان جوهرية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري

تتمثل حالات قيام مسؤولية الناقل البحري في إصابة المسافر البحري بأضرار بدنية أو وفاته (أولا) والتأخير في إيصال الراكب إلى المكان المقصود (ثانيا).

أولا: إصابة المسافر البحري بأضرار بدنية أو وفاته

أشار المشرع الجزائري إلى حالة الإصابة البدنية ووفاة المسافر البحري في نص المادة 842 من قانون البحري الجزائري[1]، ومضمونها أنه إذا حصل ضرر لراكب مثل الوفاة أو الإصابة البدنية أو تعرضت أمتعته لضرر أثناء الرحلة البحرية فالناقل تكون مسؤولا عن هذا الضرر، وهذه المسؤولية مرتبطة بشرطين: أن يكون الضرر قد وقع خلال فترة النقل وله علاقة بالملاحة أو استغلال السفينة وأن يكون سبب الضرر راجع إلى خطأ أو إهمال الناقل أو أحد تابعيه خلال القيام بأعمالهم.

كما تضمنت المادة 256 من قانون التجارة البحرية المصري في فقرتها الأولى[2] على أن مسؤولية الناقل تقوم عند إخلاله بالتزام بضمان سلامة المسافر البحري ويشترط لقيامها أن يكون الحادث الذي ترتب عليه الضرر سواء كان وفاة أو إصابته قد وقع أثناء تنفيذ عقد النقل[3].

وكما توضح الفقرة الثانية من نفس المادة[4] المدة الزمنية التي ينفذ فيها عقد النقل فيبدأ التزام الناقل بضمان سلامة المسافر البحري بداية من انطلاق عمليات النقل وينتهي بانتهائها فيتبين لنا أن الناقل البحري يلتزم بضمان سلامة المسافر طوال فترة عمليات النقل والتي تشمل وجود المسافر على متن السفينة، وعمليات الصعود إليها أو النزول منها، سواء في ميناء الانطلاق أو ميناء الوصول أو أي ميناء وسيط، وتعد هذه العمليات جزءا لا يتجزأ من عملية النقل، وبالتالي تسري عليها الاحكام الخاصة بها[5].

---

[1] المادة 842 من القانون البحري الجزائري.

[2] المادة 256 فقرة 1 من قانون التجارة البحرية المصري نصت على:" يسأل الناقل عما يحدث من ضرر بسبب وفاة المسافر أو ما يلحقه من إصابات بدنية إذا وقع الحادث الذي نشأ عنه الضرر خلال تنفيذ عقد النقل ".

[3] كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص 739.

[4] المادة 256 فقرة 2 من قانون التجارة البحرية المصري نصت على:" ويعد الحادث واقعا خلال تنفيذ عقد النقل إذا وقع اثناء السفر أو أثناء صعود المسافر إلى السفينة أو نزوله منها في ميناء الوصول أو في ميناء متوسط أو أثناء المدة التي يكون فيها المسافر في حراسة الناقل قبل صعوده إلى السفينة أو بعد نزوله منها".

[5] محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 513.

تباعا لما ذكر، يمتد التزام الناقل البحري بضمان سلامة المسافر إلى المدة الزمنية التي يكون فيها المسافر تحت إشراف الناقل قبل صعوده إلى السفينة أو بعد نزوله منها وأيضا الفترة التي يتواجد فيها داخل منشآت الميناء[1]، كما يكون المسافر البحري أيضا تحت رعايته في الحالة التي يقوم فيها تابعيه باستقبال المسافرين عند باب ميناء القيام ثم قاموا بنقلهم بقوارب إلى السفينة الراسية خارج الميناء، أو في حالة ما إذا تم استبدال السفينة أثناء عقد النقل وقام الناقل بنقل المسافرين إلى سفينة أخرى، ففي كل هذه الأحوال يبقى المسافر تحت مسؤولية الناقل البحري[2].

ثانيا: تأخير في إيصال الراكب إلى المكان المقصود

على خلاف التشريعات المقارنة، المشرع الجزائري لم ينظم مسألة التأخير في إيصال الراكب إلى المكان المقصود بل اكتفى فقط بنص المادة 835 من قانون البحري الجزائري التي تعالج حالة ما إذا لم تغادر السفينة في الوقت المحدد وحصل لها تأخير بسبب وجيه أو هام لا ينسب للناقل[3]،أي المقصود هنا أن المشرع الجزائري تحدث عن التأخير في حد ذاته وليس التأخير بسبب الناقل وحالة عدم مغادرة السفينة هي الحالة الوحيدة التي تحدث فيها عن التأخير.

أما المشرع المصري في المادة 262 من قانون التجارة البحرية المصري فنص على التأخير صراحة "يسأل الناقل عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في تنفيذ الالتزامات التي يرتبها عليه العقد إلا إذا اثبت أن هذا التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه"[4]، فيتضح هنا أن مسؤولية الناقل عن التأخير ترجع في أساسها إلى أن التزام الناقل لا يقتصر فقط على توصيل المسافر البحري سليما معافى إلى ميناء الوصول بل تشمل أيضا ايصاله في الموعد

[1]تعريف منشآت الميناء: هي تلك المرافق الموجودة داخل الميناء والتي تساهم في تسهيل نقل البضائع والركاب مثل: الأرصفة، الرافعات، والمخازن، مقابلة أجريت مع السيد الياس سايح، رئيس مصلحة الأملاك العمومية المينائية، أجريت في المؤسسة المينائية سكيكدة، بتاريخ 19 ماي 2025 على الساعة 14:30.

[2]محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص ص 514-515.

[3] نور الدين بلغازي، المرجع السابق، ص 222.

[4]المادة 262من قانون التجارة البحرية المصري.

المتفق عليه، كما يتضح مما تتضمنه تذكرة السفر من بيانات نجد بيان ميناء الوصول وتاريخه وإذا لم يذكر في العقد موعد محدد للوصول فإن الموعد يحدد بناء على الموعد المعقول الذي يتعين ان يلتزم به الناقل العادي في الظروف المعتادة[1].

كما تقوم مسؤولية الناقل إذا استطاع المسافر البحري إثبات أن التأخير ناتج عن عدم صلاحية السفينة للملاحة في بداية الرحلة البحرية. ولا يقتصر التزام الناقل على تجهيز السفينة لتكون صالحة للملاحة عند بدأ الرحلة فقط، بل يتعين عليه كذلك ضمان استمرار صلاحيتها للملاحة طوال مدة الرحلة البحرية[2].

الفرع الثاني: أركان المسؤولية العقدية

تتمثل أركان المسؤولية العقدية في ركن الخطأ (أولا) ركن الضرر (ثانيا) العلاقة السببية (ثالثا).

أولا: ركن الخطأ

الخطأ العقدي هو الخطأ الناجم عن عدم تنفيذ المدين الناقل التزامه نتيجة للعقد المبرم بينه وبين المسافر البحري، ويشمل هذا الخطأ عدم تنفيذه لالتزامه بالمطلق او لجزء من هذا الالتزام[3].

ثانيا: ركن الضرر

الضرر هو الأذى الذي يصيب الغير وقد يكون هذا الضرر ماديا أو أدبيا، فيقصد بالضرر المادي ذلك الأذى الذي يلحق الخسارة المالية بالمضرور مما يؤدي إلى النقصان في ذمته المالية، أما الضرر الأدبي فهو ذلك الأذى الذي يمس شرف الإنسان وسمعته ومكانته

[1] محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص515، كمال حمدي، المرجع السابق، ص807.

[2] نور الدين بلغازي، المرجع السابق، ص 225.

[3] نادية محمد مصطفى قزمار، "حدود المسؤولية العقدية في إطار الالتزام ببذل عناية وبتحقيق نتيجة "في: مجلة بحوث الشرق الأوسط، جامعة عين شمس، مصر، المجلد 7، العدد 48، يناير 2019، ص386.

الاجتماعية، والتمييز بين هذين النوعين من الضرر يعد تمييز جوهريا، إذ إن التعويض عن الضرر المادي لا يثير غالبا صعوبات أو إشكالات كبيرة، بينما يعد التعويض عن الضرر الأدبي مسألة يشوبها الكثير من الشك والغموض في جوانب متعددة[1].

ثالثا: العلاقة السببية

لتحقق المسؤولية العقدية، لا يكفي وجود الخطأ والضرر فقط بل لابد أيضا من توافر رابطة السببية بينهما، فالعلاقة السببية مفادها أن الضرر ناتج عن خطأ المدين الناقل وأن العلاقة السببية تنقطع في حال وجود سبب أجنبي كالقوة القاهرة أو الحادث الفجائي وقد يكون بخطأ المسافر البحري أو فعل الغير وبذلك لا تتحقق المسؤولية العقدية، فلا بد أن يكون الخطأ هو السبب في الضرر، فإذا كان الضرر عائد إلى سبب أجنبي انعدمت السببية[2].

المطلب الثاني: حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية

في مجال نقل المسافرين، يلتزم الناقل البحري بأن يضمن سلامة الراكب طوال الرحلة، وبموجب هذا الالتزام يتحمل أي ضرر يصيب المسافر البحري، غير أن هذه المسؤولية ليست مطلقة بل يعفى الناقل البحري منها إذا ثبت أن الضرر لم يكن نتيجة خطئه وإنما بسبب أجنبي. فالسبب الأجنبي يعرف على أنه:" كل فعل أو حادث معين لا ينسب إلى المدعى عليه ويكون قد جعل منع وقوع الفعل الضار مستحيلا"[3]. ويتمثل هذا السبب الأجنبي في 3 صور أساسية وهي القوة القاهرة (الفرع الأول) خطأ المسافر البحري (الفرع الثاني) فعل الغير (الفرع الثالث).

---

[1] حسن على الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، شركة التايمس للطبع والنشر المساهمة، بغداد، 1991، ص ص 158-159.

[2] توفيق حسن فرج، النظرية العامة للالتزام في مصادر الالتزام، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية ،2008، ص ص 310-311.

[3] سليمان مرقس، احكام الالتزام، الطبعة الثانية، منشورات مكتبة صادر، بيروت،1992، ص151.

الفرع الأول: القوة القاهرة

القوة القاهرة أو الحادث الفجائي يعدان في الكثير من الأحيان شيء واحد، وتعرفان على أنهما واقعة خارجية لا يمكن التنبؤ بها أو تفاديها وتؤدي بشكل مباشر إلى وقوع الضرر، كما يعرفهما البعض على أنهما: هو الحادث الذي لا يمكن عادة توقعه أو ترقبه ولا يستطيع دفعه ويقع من دون أن يكون للحارس يد فيه أو لشيء دخل به فيكون مصدره خارجا عن كليهما[1] فيتضح من خلال ذلك أن لتحقق القوة القاهرة يتطلب توافر ثلاثة شروط أساسية وهي عدم إمكانية التوقع (أولا) استحالة الدفع (ثانيا) وأن يكون الحادث خارجيا (ثالثا).

أولا: عدم إمكانية التوقع

من الواجب أن يكون الحادث غير مستطاع التوقع ليس فقط من قبل المدعى عليه بل حتى من قبل أكثر الناس حذرا ويقظة، ولكي يعتد بالقوة القاهرة يجب على المدين الناقل البحري أن يثبت أنه لم يكن بوسعه دفع الحادث الذي حال دون تنفيذه لالتزاماته، أي أن تفادي وقوع الحادث كان متعذرا عليه سواء بسبب ظروفه الخاصة أو لطبيعة الحادث ذاته. أما عن الوقت الذي يجب أن يتوافر فيه شرط عدم توقع الحادث فهو في نطاق المسؤولية العقدية عند ابرام العقد، وإذا تحقق شرط عدم إمكانية التوقع وقت التعاقد فأن توقع الحادث بعد التعاقد وقبل التنفيذ لا يكفي توافر الشرط، إذا أن المعيار المعتمد هو وقت التعاقد[2].

إذ ينظر إلى الحادث بموضوعية لتحديد قابليته لدفع فإن كانت طبيعته تستعصي على الدفع عد قوة قاهرة. أما إذا كان بإمكان الناقل البحري تفاديه باتخاذ الاحتياطات اللازمة فإن وقوعه لا يعفيه من مسؤولية أداء واجباته، كذلك لا يعفى المدين من التزاماته إذا كان الحادث الطارئ يؤدي فقط إلى جعل التنفيذ صعبا أو مرهقا ويلاحظ أيضا أن التقييم لا

[1] محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، الطبعة الأولى، دار الحداثة للنشر والتوزيع، لبنان، 1990، ص 228.

[2] نور الدين بلغازي، المرجع السابق، ص246.

يقتصر على مفهوم المجرد لعدم إمكانية دفع الحادث بل يؤخذ أحيانا إلى الظرف الذي وجد فيه من يتذرع بالقوة القاهرة وإلى امكانياته الشخصية في دفع الحادث[1].

ثانيا: استحالة الدفع

لتتحقق القوة القاهرة إضافة إلى شرط عدم امكانية التوقع ينبغي كذلك أن تكون مستحيلة الدفع وإذا كان من الممكن دفع الحادث رغم استحالة امكانية توقعه فلا يعد ذلك قوة قاهرة أو حادث فجائي، كذلك يشترط أن يؤدي الحادث إلى استحالة تنفيذ الالتزام وأن تكون الاستحالة مطلقة. فالاستحالة لا تقتصر على المدين وحده بل تكون قائمة لأي شخص يكون في موقف المدين الناقل[2].

ثالثا: أن يكون الحادث خارجيا

لكي يعتبر الحادث قوة قاهرة لابد أن يكون ناتجا عن سبب خارجي لا علاقة له بالمدين باعتبار أنه تسبب به شخصيا وبإهماله يكون مسؤولا عن نتائجه وكذلك يكون مسؤولا إذا ترتبت هذه النتائج بفعل أحد تابعيه وفقا لما نص عليه القانون[3].

بناء على ذلك، يعفى الناقل البحري من المسؤولية إذا تمكن من إثبات أن الاضرار التي لحقت بالمسافرين نتجت عن احدى الحالات المنصوص عليها في الفقرة الاولى من نص المادة 3 من بروتوكول أثينا لعام 2002[4].

---

[1]نور الدين بلغازي، المرجع السابق، ص 246 نقله عن مصطفى العوجي، القانون المدني، المسؤولية المدنية، الجزء الثاني، الطبعة الثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2004، ص 113.

[2]عبد الرزاق احمد السنهوري، الوسيط في القانون المدني، الجزء الأول، دار النشر للجامعات المصرية، القاهرة، 1952، ص ص 878-879.

[3]نور الدين بلغازي، المرجع السابق، ص246، نقله عن مصطفى العوجي، المرجع السابق، ص 113.

[4]Art 3_1 athens convention,1974.

1-أفعال وأعمال الحرب

يقصد بأعمال الحرب هي جميع الأفعال التي ترتكب خلال حالة الحرب والتي يترتب عليها وقوع حادث ويشترط أن تكون تلك الأعمال ذات طابع حربي[1].حيث يتضمن مفهوم الحرب جميع الأعمال الحربية بين دولتين أو أكثر سواء أكانت الحرب معلنة رسميا أو غير معلنة، إضافة إلى ذلك الغزو الذي يستهدف احتلال الدولة المجاورة سواء بشكل مفاجئ أو مسبوق بتوتر بين الدولتين، كما يشمل المفهوم أيضا الأعمال التخريبية التي ينفدها عملاء دولة ما داخل أراضي دولة أخرى سواء كانوا من رعايا الدولة المعتدية أو من الموالين لها[2].

يجب التمييز بين حالتي الحرب والخطر الحربي، الحرب هي وضع قانوني بين دولتين أو أكثر تستعملان القوة بين بعضهما البعض، أما الخطر الحربي فهو حالة واقعية توجد كلما وقع عمل حربي يهدد السفينة وما عليها. فعليه يعفى الناقل البحري للمسافرين من المسؤولية إذا ثبت أن الضرر نجم عن أحد أعمال الحرب مثل: اصطدام سفينة الناقل بسفينة حربية ظهرت أمامها فجأة أو تعرض سفينة الناقل لإصابة من احدى الطائرات أو السفن أو الغواصات الحربية[3].

2-الحرب الأهلية والتمرد

الحرب الأهلية هي حرب داخلية تقوم بين جماعتين متعارضتين داخل دولة واحدة وقد يكون هذا التعارض سياسيا أو طائفيا أو عنصريا، كما يقصد بها اندلاع صراع مسلح بين مجموعتين تنتميان إلى نفس الدولة[4].

أما التمرد أو الهيجان الشعبي هو رفض مجموعة من الأفراد تنفيذ أوامر السلطة الشرعية وقد يصل الأمر إلى استخدام السلاح عند الضرورة، يعرف أيضا انه تحرك تقوده فئة معارضة لسياسات الحكومة بهدف تحريض الشعب على العصيان ودفع الحكومة للاستقالة

---

[1]محمد زهدور، المرجع السابق، ص228.

[2]بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009، ص 194.

[3]محمد زهدور، المرجع السابق، ص، 249.

[4]نور الدين بلغازي، المرجع السابق، نقلا عن طارق جمعة سيف، التأمين البحري في إطار الاعتماد المستندي، دار الفكر الجامعي، مصر،2011، ص114.

واستبدالها بأخرى تلبية لمطالبهم وقد يتحول هذا الهيجان الشعبي إلى حالة من الانتفاضة الشعبية المسلحة، فهنا لابد من الإشارة إلى أن المحرضين لا يشترط أن يكونوا تنظيما موحدا بل قد يكونوا مجموعات مختلفة تتفق مؤقتا على هدف مشترك هو اسقاط الحكومة[1].

في الواقع، يستطيع الناقل البحري في مثل هذه الحالات أن يثبت أن الحادث نجم عن تلك الأعمال مما يضعه ضمن حالات الاعفاء القانوني، فالقاضي في هذه الحالة يصدر حكم بعدم مسؤوليته[2].

3-ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي

تعد المخاطر البحرية الناجمة عن الظواهر الطبيعية خارجة عن نطاق نشاط النقل البحري، إذ يعتبر هبوب عاصفة قوية بشكل مفاجئ حادث خارجا عن إرادة الناقل البحري ويمثل بالتالي أحد مظاهر القوة القاهرة ومن أمثلة هذه المخاطر البحرية: العواصف والرياح العاتية والهيجان غير المعتاد للبحر والضباب الكثيف. فلا يعفى الناقل من المسؤولية عن الاضرار الناتجة عن مخاطر البحر إذا تبين ان هذه الأضرار ما كانت لتقع لولا ارتكابه أو أحد تابعيه خطأ، كما لا يعفى الناقل البحري من المسؤولية أيضا إذا ثبت انه لم يبذل العناية اللازمة لضمان صلاحية السفينة للإبحار سواء قبل بدء الرحلة أو عند انطلاقها ،كما لا تعد الظواهر الطبيعية التي تقع بشكل منتظم ومتكرر من ضمن مخاطر البحر طالما انها قابلة للتوقع ويمكن للناقل البحري تفادي آثارها، ومن ثم لا يعفى الناقل من المسؤولية عن التأخير الناتج عن تجمد مياه الميناء إذا كان هذا التجمد يحدث في كل سنة وبنفس الوتيرة خلال موسم محدد[3].

إذ لا يعفى كذلك من المسؤولية إلا إذا وقعت المخاطر أثناء الطريق الذي عليه ان يسلكه، أما إذا انحرفت السفينة عن مسارها بشكل غير مبرر ثم واجهت تلك المخاطر خلال هذا الانحراف فلا يحق لناقل البحري التمسك بالإعفاء[4].

---

[1] بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 196.

[2] نور الدين بلغازي، المرجع السابق، ص 250.

[3] المرجع نفسه، ص 251.

[4] نسيمة امال حيفري، الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري والقانون المقارن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، قانون الاعمال المقارن، جامعة وهران، 2010-2011، ص 39.

الفرع الثاني: خطأ المسافر البحري

يعتبر فعل المضرور من أبرز الحالات شيوعا في استبعاد مسؤولية الناقل إذا هو السبب الأجنبي الغالب في الحوادث، فالضرر يرتبط غالبا بتصرفات المضرور نفسه ما يجعل هذا الفعل من أبرز صور السبب الأجنبي، إذ تقاس مسؤولية المدعى عليه على هذا الأساس كما أن إثبات فعل المضرور أقل صعوبة من إثبات باقي صور السبب الأجنبي، ويجوز للمدعى عليه التمسك به والاستفادة منه حتى وان كان مخطئا في كل الأحوال[1].

في الغالب يكون مرتكب الخطأ شخص غير الذي يلحق به الضرر جراء ذلك الخطأ إلا أنه قد يحدث أحيانا أن يكون المخطئ والمتضرر شخصا واحد. وهذا في الحالة التي يرتكب فيها شخص خطأ يؤدي إلى الاضرار بنفسه شخصيا لا ينشأ التزام على أي شخص بتعويض شخص اخر بل يتحمل من ارتكب الخطأ تبعات الضرر الذي لحق به دون أن يكون له الحق في الرجوع على أي شخص اخر للمطالبة بالتعويض ما أصابه. كما يعرف خطأ المضرور على أنه: " السلوك المنحرف الصادر عن المدعى أو المتضرر والذي يؤدي إلى حدوث الضرر الذي أصابه"[2].

ورد في التشريع الجزائري بشكل واضح وصريح من خلال المادة 847 من القانون البحري الجزائري على ما يلي:" إذا أثبت الناقل بأن خطأ أو اهمال الراكب قد سبب وفاته أو إصابته الجسمانية وفقدان أمتعته أو اضرارها أو ساهم في ذلك، جاز للمحكمة المختصة ابعاد مسؤولية الناقل البحري أو تخفيضها ". [3]وفي نفس السياق تطرقت اتفاقية بروكسل لسنة 1961 في نص المادة الخامسة إلى حالة خطأ المسافر. [4] أما فيما يخص اتفاقية أثينا لسنة 1974 فقد جمعت المادتين المذكورتين في اتفاقيتي بروكسل لسنة 1961 و1967 في نص

---

[1] يوسف فتيحة المولودة عماري، السبب الأجنبي المعفى من المسؤولية التقصيرية عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، رسالة لنيل درجة دكتوراه دولة، جامعة الجزائر-بن عكنون، 2004-2005، ص 137.

[2] نور الدين بلغازي، المرجع السابق، ص 237.

[3] المادة 847 من القانون البحري الجزائري.

[4] المادة 5 من اتفاقية بروكسل 1961 نصت على انه:" إذا اثبت الناقل بأن خطأ وإهمال الراكب قد تسبب في وفاته او اصابته، او كان عاملا مشتركا في ذلك، جاز للمحكمة طبقا لأحكام قانونها الخاص اعفاء الناقل من المسؤولية او تخفيفها ".

واحد فنصت في أحكام المادة 6 على أنه:" إذا اثبت الناقل أن الوفاة او الإصابة الجسمانية التي لحقت بالراكب، والضياع أو الأضرار اللاحقة بالأمتعة كانت نتيجة الفعل المباشر أو الغير مباشر لخطأ أو اهمال الراكب، فانه يجوز للمحكمة وفقا لأحكام قانونها الخاص، أن تبعد او تخفف مسؤولية الناقل"[1].

يتبين من خلال نصوص الاتفاقيات الدولية أنها تركت مسألة تحديد مدى تأثير خطأ المضرور على مسؤولية الناقل البحري للقانون الذي تطبقه المحكمة المختصة للنظر في النزاع. ويرجح أن سبب هذه الإحالة يعود إلى فشل الاتفاقيات في وضع تصور موحد يعالج هذه المسالة يوفق بقدر الإمكان بين مفاهيم المتباينة لأثر خطأ المضرور على المسؤولية في قوانين الدول المختلفة[2].

ومن الأمثلة خطأ المسافر البحري في نقل الأشخاص: أن يقدم على القاء نفسه في البحر بغرض الانتحار مما يؤدي إلى اصابته بأضرار أو وفاته، اهمال الراكب في إطفاء سيجارته بعد التدخين مما يتسبب في نشوب حريق في مرافق السفينة[3].بالإضافة إلى أمثلة أخرى مثل تجاهل تعليمات السلامة المفروض اتباعها في حالة حدوث اضطرابات بحرية مثل عدم ارتداء المسافر البحري لسترة النجاة، فتح نوافذ الطوارئ بدون داع مما قد يؤدي إلى تسرب المياه وتعريض توازن السفينة للخطر.

الفرع الثالث: فعل الغير

قد يحدث أن يكون الضرر الذي لحق بالمسافر البحري ليس ناجما عن المسافر نفسه ولا نتيجة لقوة قاهرة أو حادث مفاجئ وإنما يكون صادر من شخص أجنبي عنه وفي هذه الحالة يقال أن الضرر قد نشأ بفعل الغير، فنظر لكون النقل البحري نشاط ينطوي بطبيعته على المخاطر فإن خطأ الغير يعد من المخاطر المتوقعة في هذا المجال ولذلك لا يجوز للناقل أن يعفى نفسه من المسؤولية بمجرد وقوع خطأ الغير بل يجب أن يتصف هذا الخطأ

---

[1] Art 6 Athens convention, 1974.

[2] بلغازي نور الدين، المرجع السابق، ص 239.

[3] المرجع نفسه، ص 240.

بخصائص القوة القاهرة أي أن يكون غير متوقع ولا يمكن دفعه حتى يعد سببا مشروعا لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية[1].

ولكي يؤخذ بخطأ الغير كسبب للإعفاء من المسؤولية يجب أن لا يكون هذا الغير من الأشخاص الذين يتحمل المدعى عليهم مسؤوليتهم ويجب أن يكون فعل الغير هو السبب في وقوع الضرر، ويقصد بالغير كل شخص أجنبي عن عقد النقل البحري ولا يسأل الناقل عن أفعاله[2].

من امثلة على أفعال الغير نذكر مثلا: قيام مجموعة من القراصنة أو عصابة إجرامية أو تنظيم إرهابي بالاستيلاء على سفينة نقل ركاب واحتجاز من فيها، حدوث تصادم بين سفينة وسفينة أخرى نتيجة خطأ ربان تلك السفينة مما يترتب عليه مسؤولية هو أو أحد تابعيه[3].

فالغير هو الشخص الثالث الذي لا تربطه علاقة مباشرة لا بالمضرور الذي رفع الدعوى ولا بالمدعى عليه الذي وجهت إليه الدعوى، وبالتالي لا يعتبر من الغير أي من الطرفين في الدعوى، ولا من يسأل عنهم الناقل مثل التابع له في العمل او الخاضع لسلطته بموجب ولاية[4].

عندما يستند الناقل البحري إلى فعل الغير كوسيلة لدفع المسؤولية، فإنه يضل ملزما باتخاذ جميع الاحتياطات والإجراءات التي تضمن سلامة الركاب، فإذا أخل بهذا الالتزام يعتبر مسؤولا عن الأضرار التي تلحق بالراكب كالإصابات الناتجة عن تزاحم الركاب في وسيلة النقل أثناء الدخول أو الخروج منها أو بداخلها، إذ يلتزم الناقل في مثل هذه الظروف بمراعاة كثرة المسافرين من خلال تنظيم حركتهم ودخولهم إلى السفينة والخروج منها عن طريق تابعيه ،كما يسأل عن تجاوز الحد الأقصى المسموح به إذ يتوقع في مثل هذه الحالات وقوع إصابات بسبب التدافع [5].

---

[1] نور الدين بلغازي، المرجع السابق، ص252.

[2] ايمان فتحي الجميل، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، المكتب الجامعي الحديث، 2016، ص 207.

[3] نور الدين بلغازي، المرجع السابق، ص 253.

[4] فتيحة يوسف المولودة عماري، المرجع السابق، ص 166.

[5] نور الدين بلغازي، المرجع السابق، ص 254.

المبحث الثاني: آثار قيام مسؤولية الناقل البحري

نظرا للمخاطر التي يمكن أن يتعرض لها المسافر البحري من وفاة وإصابات جسمانية خلال الرحلة البحرية وجب على الناقل البحري ضمان حماية هذا الأخير، وفي حالة تعرضه للضرر تثار مسؤولية الناقل البحري وتترتب عنها جملة من الآثار القانونية وهي الوسيلة القانونية التي تمكن المتضرر من المطالبة بحقوقه والتعويض عما لحق به من أضرار، غير أن تحريك هذه الدعوى لا يتم إلا وفق شروط وإجراءات محددة حتى يتم حماية حقوق المسافرين وضمان استقرار النقل البحري، ويهدف هذا المبحث إلى دراسة الآثار القانونية لقيام مسؤولية الناقل البحري، من خلال البحث في شروط رفع الدعوى ومعرفة من يمكنه رفع الدعوى ضد الناقل البحري واجراءات رفع هذه الدعوى والحكم في دعوى المسؤولية وهي التعويض عن الضرر الذي يمكن أن يصيب المسافر البحري، حسب القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية.

وعليه سنتناول في هذا المبحث:

- رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري (المطلب الأول).
- الحكم في دعوى التعويض (المطلب الثاني).

المطلب الأول: رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري

دعوى المسؤولية هي الوسيلة القانونية التي يلجأ إليها المتضرر عند تعرضه للضرر من أجل الحصول على كافة حقوقه، وفي إطار العلاقة التعاقدية بين الناقل والمسافر البحري تتجلى هذه الدعوى كآلية أساسية لتمكن هذا الأخير من المطالبة بجبر الضرر الذي أصابه عند تعرضه لأضرار جسدية ولا يقتصر حق رفع الدعوى على المسافر البحري المتضرر فحسب بل يمكن أن تمتد لورثته أو للأشخاص الذين يعيلهم في حالة وفاته للمطالبة بحقوقه نيابة عنه. ولتقبل هذه الدعوى هنالك جملة من الإجراءات والشروط التي يتعين على رافعها اتباعها حتى يتمكن من استيفاء كامل حقوقه بكل عدالة وهذا ما سنتطرق له من خلال مطلبنا هذا حيث سنتحدث عن شروط رفع الدعوى (الفرع الأول)، وأطراف رفع الدعوى (الفرع الثاني) واجراءات رفع الدعوى (الفرع الثالث).

الفرع الأول: شروط رفع دعوى المسؤولية

جاءت المادة 13 في فقرتها الأولى من قانون الاجراءات المدنية والادارية الجزائري[1]:" لا يجوز لأي شخص، التقاضي ما لم تكن له صفة، وله مصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون."

اتفق الفقهاء على وجود شروط عامة يجب توافرها حتى تقبل الدعوى، وهي الاستناد على حق أو مصلحة تعود لصاحب الصفة في رفعها وإذا توافرت هذه الشروط فإن لصاحب الصفة مصلحة في رفع الدعوى إما إذا تخلفت أحد هذه الشروط فإن حقه في رفع الدعوى لا يقوم فإذا كان الحق جالب للادعاء فإن المصلحة تكون حالة أيضا[2].

أولا: الصفة

الصفة تعني السلطة التي تخول للشخص مباشرة الدعوى أمام القضاء وتكون الصفة عادة لصاحب الحق المدعى به أو لمن انتقل إليه هذا الحق بأي وسيلة قانونية، ونرى أن هذا الرأي يعطي الصفة لممثل صاحب الحق، الاصل في شرط الصفة هو أن ترفع الدعوى أو يقدم الطلب أو الطعن، الدفع أو الدفاع، من قبل ذي صفة ضد من له الصفة وإلا يعد غير مقبول[3].

لا يمكن اعتبار شرط الصفة منفصل عن شرط المصلحة لأن الصفة أحد أوصاف المصلحة والتي تعتبر شرط رئيسي لقبول أي دعوى أو طعن أو دفع أمام القضاء.

ثانيا: المصلحة

وهي المنفعة التي يسعى لتحقيقها صاحب المطالبة القضائية عند لجوئه للقضاء، وهي تمثل الدافع الأساسي لرفع الدعوى والهدف من تحريكها، ويقال عادة في هذا السياق:" لا دعوى بغير مصلحة" فهي مناط قبول الدعوى[4].

---

[1] القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008المتضمن قانون الاجراءات المدنية والادارية المعدل والمتمم.

[2]نبيل صقر، الوسيط في شرح قانون الاجراءات المدنية والادارية، دار الهدى، الجزائر، 2008، ص36.

[3]المرجع نفسه، ص 37.

[4] المرجع نفسه، ص 46.

ويشترط أن تكون الصفة قائمة أو محتملة.

يقصد بالمصلحة القائمة هي التي تكون موجودة وقت رفع الدعوى ويأخذ القاضي بها أما إذا كانت المصلحة غير موجودة وقت رفع الدعوى فإنها تعد غير مقبولة.[1]

ويقصد بالمصحة المحتملة، المصلحة الغير قائمة والتي لم تحقق ولكن يمكن تحققها في المستقبل[2].

وعلى ضوء ما سبق نستنتج من مفهوم الصفة أن المسافر البحري المتضرر هو من يعد صاحب الصفة وهو من له الحق في رفع الدعوى ضد الناقل البحري، أما المصلحة وهي المنفعة التي يريد المسافر البحري تحقيقها من هذه الدعوى وهي جبر الضرر الحاصل نتيجة اخلال الناقل بالتزامه، وتكون قائمة لأن الضرر قد تحقق ووقع فعلا.

الفرع الثاني: أطراف دعوى المسؤولية

تتكون دعوى مسؤولية الناقل البحري كغيرها من الدعاوى القضائية من طرفين وهما: المدعى وهو المسافر البحري (أولا) والمدعى عليه وهو الناقل البحري (ثانيا).

أولا: المسافر البحري

القاعدة العامة تنص على أن المدعى هو الشخص المتعرض للضرر سواء أكان الراكب الذي تضرر في جسده، أو ورثته أو من يعولهم، وتعتبر دعوى المسافر البحري عن الضرر الذي أصابه هي دعوى عقدية تنتقل للورثة مع التركة، أما دعوى الورثة عن الأذى الذي أصابهم نتيجة وفاة مورثهم فهي دعوى تقوم على أساس المسؤولية التقصيرية[3].

وقد حرصت اتفاقية أثينا لسنة 1974 في مادتها 14 على إخضاع المسؤولية لأحكامها الخاصة، بغض النظر عن الأساس الذي يستند اليه المدعى في دعواه[4].

---

[1]عبد العزيز مقفولجي، "شروط رفع الدعوى" في مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة لونيسي علي، البليدة2، المجلد2، العدد 6 ، 2013، ص118.

[2]المرجع نفسه، ص 119.

[3]عدلي أمير خالد، عقد النقل البري، دار الجامعة الجديدة، مصر،2006، ص 116.

[4]هاني دويدار، المرجع السابق، ص 282.

ثانيا: الناقل البحري

المدعى عليه في دعوى المسؤولية هو دائما الناقل البحري، وهو الذي ابرم عقد النقل مع الراكب وتعهد بإنجاز عملية النقل[1]، وفي حالة وفاة الناقل هنا تثور الصعوبة في كيفية تحديد الجهة التي تقام ضدها الدعوى، في هذه الحالة تقام الدعوى ضد من يخلف الناقل[2].

الفرع الثالث: اجراءات رفع الدعوى

عند تعرض المسافر البحري لضرر في جسده أثناء الرحلة البحرية فإن حصوله على التعويض لا يأتي تلقائيا بل يتطلب إتباع جملة من الإجراءات حتى يستفي حقه وتبدأ هذه الاجراءات بقيام المسافر البحري بإخطار الناقل (أولا) في أجل معين حتى يتم إثبات الواقعة والحفاظ على حقه في التعويض، من بعد ذلك ترفع الدعوى أمام المحكمة المختصة في حل النزاع (ثانيا) والتي غالبا ما تكون المحكمة التي يقع في دائرتها ميناء الوصول المحدد في العقد أو محكمة مكان اقامة المدعى عليه.

أولا: التزام المسافر البحري بالإخطار في حالة الإصابة البدنية

وقد نصت المادة 851 من القانون البحري الجزائري أنه على المسافر البحري تقديم تبليغ كتابي إلى الناقل البحري أو إلى من يمثله في حالة الاصابات الجسدية خلال خمسة عشر يوما من تاريخ نزوله من السفينة[3].

وأضاف المشرع الجزائري أنه إذا لم يتقيد المسافر البحري بأحكام المادة السابقة يعد نازلا من السفينة سالما، إلا في حالة ثبوت العكس[4].

---

[1] هاني دويدار، المرجع السابق، ص 282.

[2] عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 116.

[3] يمكننا استنتاج تعريف للإخطار من خلال نص هذه المادة بأنه إجراء قانوني يقوم به الطرف المضرور بإبلاغ الطرف الأخر بوقوع ضرر أو تأخير معه خلال مدة زمنية محددة يقررها القانون وذلك من أجل اثبات الخطأ والمطالبة بالتعويض.

[4] المادة 852 من القانون البحري الجزائري.

والفكرة نفسها أكدها المشرع المصري في قانون التجارة البحرية المصري من خلال المادة 261 والتي نصت على أنه في حالة تعرض المسافر البحري لأضرار بدنية يجب عليه إخطار الناقل البحري خلال مدة خمسة عشر يوما من يوم مغادرته للسفينة وإلا افترض إنه غادرها سالما دون أي اصابات ما لم يثبت هو غير ذلك.

أما الإخطار الذي أشارت إليه المادة سالفة الذكر يكون واجب على المسافر البحري في حالة الاصابة البدنية دون حالة التأخير في الوصول، وأن هذا الاخطار غير واجب على ورثة المسافر أو من يعيلهم في حالة وفاة هذا الاخير أثناء تنفيذ عقد النقل البحري[1].

ولكن التساؤل يثور حول ما إذا غادر المسافر السفينة ووافته المنية بعد ذلك إثر الحادث الذي تعرض له أثناء تنفيذ عقد النقل البحري ولم يقم المسافر حينئذ بإخطار الناقل البحري عن الاصابة الجسدية التي تعرض لها، سواء حصلت الوفاة قبل خمسة عشر يوما من تاريخ مغادرته للسفينة أو بعد انقضاء هذه المدة[2].

لم ينص المشرع الجزائري ولا نظيره المشرع المصري على هذه المسألة فقد تعرض المشرع الجزائري لمدة الإخطار وأنه واجب على المسافر البحري وكذلك المشرع المصري الذي اشار فقط على حالة وفاة المسافر بعد مغادرته للسفينة[3].

ولم يحدد القانون شكلا معينا للإخطار عن الإصابة الجسدية الواجب تقديمه خلال خمسة عشر يوما من تاريخ مغادرة المسافر للسفينة، واقتصر فقط على وجوب أن يكون الإخطار كتابة وأن يصل للناقل البحري ويكون ذلك على يد محضر أو بكتاب مسجل بعلم الوصول، ومن الضروري أن يتضمن الإخطار صراحة أنه قد وقعت إصابة بدنية للمسافر أثناء تنفيذ عملية النقل البحري، وتحديد الاصابة بشكل واضح فلا يكفي مجرد تحفظ المسافر البحري على ما قد يظهر من إصابات، وهذا كي يرتب الأخطار أثره القانوني[4].

---

[1] كمال حمدي، القانون البحري، الطبعة الثانية، 2000، ص748.

[2] كمال حمدي، المرجع السابق، ص 748.

[3] محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص531.

[4] المرجع نفسه، ص 531.

كما تشير المادة 261 من قانون التجارة البحرية المصري إلى وجود قرينة على أن المسافر قد غادر السفينة دون إصابة إذا لم يقدم الإخطار، أو قدمه بعد المدة المحددة قانونا أو إذا قدمه شفويا ومع ذلك، فإن هذه القرينة بسيطة ويمكن نقضها بكافة طرق الإثبات.

وفي المقابل إن تقديم الإخطار وفقا لمتطلبات القانون يشكل قرينة على أن الإصابة قد وقعت للمسافر البحري بسبب حادث أثناء تنفيذ النقل، إلا أن هذه القرينة ليست مطلقة، بل يمكن إثبات عكسها[1].

ثانيا: المحكمة المختصة في حل النزاع

يعتبر النقل البحري حسب نص المادة 2 أ من القانون التجاري الجزائري [2]عملا تجاريا فقد جاءت المادة كما يلي: "يعد عملا تجاريا حسب الموضوع... كل الرحلات البحرية" وقد خرج المشرع الجزائري عن هذا المبدأ وذلك من خلال استحداثه أقطاب متخصصة بموجب قانون الاجراءات المدنية والادارية وقد نصت عليه المادة 32 من هذا القانون: "المحكمة هي الجهة القضائية ذات الاختصاص العام وتتكون من أقسام ويمكن أن تتشكل من أقطاب متخصصة "و نصت الفقرة الثالثة من نفس المادة على: "تفصل المحكمة في جميع القضايا خصوصا المدنية والتجارية والبحرية والاجتماعية.... والتي تختص بها اقليميا "وأضافت أيضا "تتم جدولة القضايا أمام الأقسام حسب طبيعة النزاع"[3]، وقد نص المشرع في المادة 855 من القانون البحري الجزائري: ترفع كل دعوى تتعلق بعقد النقل البحري للمسافرين أمام الجهات القضائية المختصة طبقا للقواعد العامة والقواعد المقررة في الاتفاقيات الدولية والتي تكون الجزائر طرفا فيها.

ومن خلال نص هذه المادة نستنتج أنه ترفع الدعاوي المتعلقة بالمنازعات البحرية أمام المحكمة التجارية المتخصصة وأنه يتم تطبيق قانون الاجراءات المدنية والادارية في حالة ما

---

[1]محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 532.

[2] المادة 2 أ من الامر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم.

[3]عبد السلام عيشور، المرجع السابق، ص 220.

إذا كان نقل المسافرين قد تم بين الموانئ الجزائرية، أما إذا كنا بصدد نقل دولي أي بين ميناء جزائري وميناء أجنبي ففي هذه الحالة تسري قواعد اتفاقيتي بروكسل لسنة 1961 و1967[1].

حدد القانون الجزائري المحكمة المختصة في حل النزاعات الناشئة عن عقد نقل الأشخاص من خلال المادة 272 من القانون البحري الجزائري والتي نصت على أنه ترفع الدعاوى أمام محكمة الميناء الذي وقعت فيه المخالفة أي ميناء القيام أو أمام محكمة ميناء الوصول إذا وقعت المخالفة بعد مغادرة السفينة للميناء ولا يمكن تقييد المدعى في الاختيار[2].

ترفع الدعاوي المتعلقة بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة اقليميا وهذا حسب قواعد القانون العام[3].

وتنص المادة 746من القانون البحري الجزائري على تسري أحكام هذا الباب على ما يلي:

العلاقات بين جميع الأطراف المعنيين بالنقل البحري في حالة عدم وجود عقد ايجار للسفينة.

ونستنتج من هذه المادة أنه تطبق نفس أحكام هذه المواد فيما يتعلق بالمنازعات بين الناقل والمسافر البحري، حيث يمكن للمسافر رفع الدعوى أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها ميناء القيام أو ميناء الوصول أو محكمة موطن الناقل البحري.

وعليه للمسافر المتضرر من عملية النقل البحري الحق في رفع دعواه أمام المحكمة التي يقع ضمن دائرة اختصاصها أحد فروع شركة النقل البحري مثل الفروع التابعة للشركة الجزائرية للنقل البحري، بشرط أن تكون من ابرمت عقد النقل مع المسافرين هي الشركة الفرعية، أما إذا تم ابرام العقد في المقر الرئيسي للشركة فتكون المحكمة المتخصصة اقليميا في حل النزاع هي محكمة العاصمة[4]. وأيضا بموجب بروتوكول 2002 المعدل لاتفاقية أثينا

[1]نور الدين بلغازي، المرجع السابق، ص 270.

[2]عدلي أمير خالد، مسؤولية الناقل البحري، 2005، ص 127.

[3]المادة 745 من القانون البحري الجزائري.

[4]عبد السلام عيشور، المرجع السابق، ص 222.

لسنة 1974 المتعلق بنقل الركاب وامتعتهم بحرا فإنه يمكن رفع الدعوى الناشئة عن عقد نقل الأشخاص لكن شرط ان تكون المحكمة واقعة في دولة طرف في هذه الاتفاقية أمام[1]:

1-محكمة الدولة التي يقع فيها مقر الاقامة الرئيسي لأعمال المدعى عليه.

2-محكمة الدولة التي يقع فيها ميناء المغادرة او ميناء الوصول حسب ما هو مذكور في عقد النقل.

3-محكمة الدولة التي يقيم فيها المدعي اقامة دائمة إذا كان للمدعى عليه مقر لأعماله ويخضع للاختصاص القضائي في تلك الدولة.

4-محكمة الدولة التي تم فيها ابرام عقد النقل، إذا كان للمدعى عليه مقر لأعماله ويخضع للاختصاص القضائي لتلك الدولة.

5-ويمكن للأطراف بعد وقوع الحادث المتسبب للضرر الاتفاق على تقديم المطالبة بالتعويض إلى أي جهة قضائية او إلى التحكيم[2].

ومن خلال نص هذه المادة نستنتج أنه يمكن للطرفين الاتفاق على اللجوء لأي جهة قضائية أو إلى التحكيم لحل النزاع، إلا أن القانون البحري الجزائري لم ينص عن التحكيم واجراءاته لكن قد نص عليه قانون الاجراءات المدنية والادارية الجزائري في نص المادة 1006[3]: التي جاءت بما يلي: يجوز لأي طرف من الاطراف اللجوء إلى التحكيم في كل الحقوق التي له مطلق التصرف فيها[4].

---

[1] Art 17_ 1 of Athens convention 1974.

[2]. Art 17_ 3 of Athens convention 1974.

[3]المادة 1006 من قانون الاجراءات المدنية.

[4]"ان التحكيم نظام خاص للتقاضي ينظمه القانون الذي يسمح للخصوم بأن يتفقوا على اخراج نزاعات معينة قائمة أو مستقبلية عن ولاية القضاء العام في الدولة، وحلها بواسطة شخص أو أشخاص عاديين يعينهم الخصوم -كقاعدة-ويسندون إليهم مهمة الفصل في النزاع بحكم ملزم" بو الصلصال نورالدين، الاختصاص في تسوية النزاعات التجارية الدولية عن طريق التحكيم، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية الحقوق، جامعة منثوري، 2010-2011، ص13.

المطلب الثاني: الحكم في دعوى المسؤولية

يشكل التعويض عن كل ضرر يتعرض له المسافر البحري من المواضيع الجوهرية في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية فهذا التعويض لا ينظر إليه كالتزام ملقى على عاتق الناقل البحري فقط، بل هو حق من حقوق المسافر البحري لجبر ضرره الذي تعرض له سواء نتيجة الحادث الذي أصابه أو نتيجة اخلال الناقل البحري بالتزاماته، وأهميته تكمن في حماية حقوق المسافرين وضمان سلامتهم أثناء عملية النقل، وهذا ما سنتطرق له في مطلبنا هذا من خلال: دعوى التعويض في القانون الداخلي (الفرع الاول)، ودعوى التعويض في الاتفاقيات الدولية في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الحكم في دعوى التعويض في القانون الداخلي

نصت المادة 124 من القانون المدني الجزائري على كل فعل أيا كان، يرتكبه الشخص بخطئه ويلحق ضررا بالغير يلتزم بتعويض من تضرر.

وتنص المادة 163 من القانون المدني المصري[1] على: كل خطأ يتسبب بضرر للغير يكون مرتكب الفعل ملزم بالتعويض.

ونستنتج من نص هذه المادتين أن التعويض: هو التزام قانوني يُفرض على الشخص الذي ارتكب فعلا خاطئا تسبب بضرر للغير، وهدفه جبر هذا الضرر.

أو يمكن تعريف التعويض بأنه: وسيلة قانونية تمنح للمتضرر يهدف لإصلاح الضرر الذي يلحق بالمسافر البحري، ويفرض على الناقل البحري أو من يمثله إذا ثبت مسؤوليته.

مسؤولية الناقل البحري في حالة وفاة أو إصابة المسافر البحري تكون محدودة بالمبالغ المحسوبة حسب المبادئ المعدة لهذا الشأن في الاتفاقات الدولية والتي تكون الجزائر طرفا فيها[2].

[1] المادة 163 من القانون المدني المصري، جريدة رسمية، عدد 15 مكرر (أ)، الصادر بتاريخ 29 يوليو1948.

[2] المادة 848 من القانون البحري الجزائري.

وحسب نص هذه المادة يتضح لنا أن المشرع الجزائري ترك مسألة تحديد مبالغ التعويض عن الوفاة والأضرار الجسدية للمسافر البحري للمعاهدات والاتفاقيات الدولية، فلم ينص المشرع الجزائري صراحة عن مقدار هذا التعويض بل اكتفى بوضع الإطار العام المسؤولية، لكن لقد تم ملئ هذا الفراغ التشريعي عن طريق الاتفاقيات الدولية من أبرزها: اتفاقية بروكسل لسنة 1961لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بحرا، اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحرا لسنة 1974، اتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية لسنة 1974.

وعلى خلاف المشرع الجزائري فقد نص المشرع المصري في المادة 258 قانون التجارة البحرية المصري لا يجوز أن يتجاوز التعويض المحكوم به على الناقل البحري في حالة وفاة أو صابة المسافر البحري مبلغ 150 ألف جنيه، ويمكن الاتفاق بين الطرفين على تحديد تعويض يزيد عن هذا الحد.

فإن التعويض يخضع غالبا للاتفاقيات الدولية والتي هدفها حماية حقوق المسافرين وضمان تعويضهم عند تعرضهم للضرر.

وتجدر الإشارة إلى أن دعاوي التعويض عن الأضرار الناجمة عن الاصابات الجسمانية أو الوفاة لأحد الركاب تتقادم بمرور سنتين.[1] ويتم قطع أو تعليق هذا التقادم حسب القانون العام

ويسري مفعول التقادم:

1-في حالة الاصابات الجسدية: يبدأ احتساب مدة التقادم من تاريخ نزول الراكب من السفينة

2-في حالة الوفاة التي تقع أثناء النقل: يبدأ التقادم من اليوم المفترض فيه نزول المسافر من السفينة

3-في حالة تعرض الراكب لإصابة جسدية أثناء الرحلة وتوفى بعد مغادرته للسفينة، بحسب التقادم من تاريخ الوفاة على أن لا تتجاوز المدة 3 سنوات من تاريخ نزول المسافر من السفينة[2].

[1] المادة 853 من القانون البحري الجزائري.

[2] المادة 854 من القانون البحري الجزائري.

الفرع الثاني: الحكم في دعوى التعويض في الاتفاقيات الدولية

نظمت مجموعة من الاتفاقيات الدولية مسألة التعويض عن الأضرار التي يتعرض لها المسافرين البحريون أثناء عملية النقل البحري بحيث تعد هذه الاتفاقيات أداة حماية قانونية لحقوق المسافرين ومن أبرزها:

أولا: اتفاقية بروكسل لسنة 1961 لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بحرا

لا يجوز أن تتجاوز مسؤولية الناقل عن وفاة الراكب أو إصابته الجسدية بأي حال من الأحوال مبلغ 250,000 فرنك، ويحسب الفرنك الواحد على أساس 65,5 ميليغرام من الذهب الخالص عيار 900، يمكن تحويل هذا المبلغ إلى عملة الدولة المعنية[1].

إذا كان التعويض يساوي مبلغ 200000 فرنك وكان الغرام الواحد من الذهب في حدود 3000 دينار جزائري، فبالتالي 1 ميليغرام = 3 دينار جزائري (قيمة الميليغرام بالدينار الجزائري) إذا ضربناها في 65,5 ميليغرام فتساوي = 196,5 دينار جزائري وهو قيمة الفرنك بالدينار الجزائري ونضربها في 200000 فرنك = 39300000 دينار جزائري.[2]

وقد نصت المادة 10 في فقرتها 2 من الاتفاقية: لا يمكن رفع أي دعوى للمطالبة بالتعويض عن الاضرار الجسدية الا من قبل الراكب نفسه أو من ينوب عنه.

ونصت الفقرة الثالثة من نفس المادة أنه في حالة وفاة الراكب يمكن للورثة أو الممثلين الشرعيين رفع دعوى التعويض إذا كان يسمح لهم وفقا لقانون المحكمة المختصة بالنظر في القضية.

---

[1]Art 6_1 Brussels convention,1961.

[2]نور الدين بلغازي، نظام المسؤولية المحدودة للناقل البحري للمسافرين وأمتعتهم، دراسة على ضوء القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة معالم للدراسات القانونية والسياسية، المركز الجامعي تندوف، العدد الاول، جوان، 2017، ص216.

ثانيا: اتفاقية أثينا بشأن نقل الركاب وأمتعتهم بحرا لسنة 1974 المعدلة ببروتوكول 2002

وقد جاءت هذه الاتفاقية الخاصة بنقل الركاب وأمتعتهم بحرا لتحمل المسؤولية للناقل البحري الذي يقوم بإبرام العقد بنفسه أو بمن ينوب عنه سواء قام بتنفيذ النقل فعلا كله أو جزئا منه، وقد أوضحت ذلك المادة 4 المتعلقة بالناقل الفعلي في فقرتها الأولى بأنه: حينما يعهد الناقل بتنفيذ النقل إلى ناقل آخر أو إلى جزء منه فإن الناقل الفعلي يبقى مسؤولا عن عملية النقل بأكملها وفقا لأحكام هذه الاتفاقية وإلى جانب ذلك فإن الناقل المنفذ يكون خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية ويجوز له الاستفادة منها فيما يتعلق بالجزء الذي يتم تنفيذه من عملية النقل ونصت أيضا الاتفاقية في فقرتها 4 من نفس المادة اذا كان لكل من الناقل والناقل المنفذ مسؤولية معا، وفي الحدود التي تثبت فيها مسؤولياتهما فإن مسؤولياتهما تكون تضامنية[1].

حيث جاءت الاتفاقية في مادتها 7 الفقرة 1 بأنه لا يجوز بأي حال من الأحوال أن تتجاوز مسؤولية الناقل البحري عن الوفاة أو الاصابة الجسمانية للمسافر مبلغ 400,000 وحدة حسابية لكل راكب لكل رحلة منفصلة، وإذا تم منح التعويضات على شكل دفعات دورية فإن القيمة الرأسمالية المعادلة لهذه الدفعات لا تتجاوز الحد المذكور وهذا وفقا لقانون المحكمة المختصة.

وبالرغم مما جاءت به الفقرة الأولى من هذه المادة، فإنه يمكن لأي دولة طرف في هذه الاتفاقية أن تقوم بتحديد هذه المسؤولية وتخص الناقلين الذين يحملون جنسية هذه الدولة فيما يتعلق بالتعويض عن كل فرد[2].

[1] إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 112.

[2] Art 7_2 of Athens convention 1974.

ثالثا: اتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية لسنة 1974

لقد أدخلت هذه الاتفاقية وحدة حساب جديدة ألا وهي وحدة سحب خاصة وتعني special drawing right (SDR) بدلا من الفرنك البوانكاريه Franc Poincaréلحساب الحد الأقصى للتعويض وهذا حسب نص المادة 8 من هذه الاتفاقية: الوحدة الحسابية المشار اليها في المادتين 6 و7 هي حقوق السحب الخاصة كما يعرفها صندوق النقد الدولي وتحول المبالغ المذكورة في المادتين 6 و7 إلى العملة الوطنية للدولة التي يطلب منها تحديد المسؤولية...، بالنسبة للدولة التي ليست عضوا في صندوق النقد الدولي تحسب بالطريقة التي تحددها تلك الدولة الطرف.

ونصت هذه الاتفاقية في المادة 7 على حدود مسؤولية الناقل البحري في حالة الإصابة الجسمانية أو الوفاة للراكب حيث جاءت في فقرتها الأولى: أن حد مسؤولية مالك السفينة يكون بمبلغ يعادل 46,666 وحدة حسابية عن كل راكب مضروبة في عدد الركاب الذين يسمح للسفينة بحملهم وفقا لشهادة السفينة، شرط الا يتجاوز هذا الحد 25 مليون وحدة حسابية.

جاء في مضمون المادة 6 من الاتفاقية: أن حدود المسؤولية عن المطالبات باستثناء الواردة في نص المادة 7 من الاتفاقية والناتجة عن حادثة مستقلة تحدد كما يلي:

بالنسبة للمطالبات المتعقلة بوفاة الأشخاص او الإصابات الجسدية:

1-يحدد الحد الأقصى للمسؤولية بمبلغ 333,000 وحدة حسابية للسفن التي لا يتجاوز وزنها 500 طن.

2-أما السفن التي يتجاوز وزنها 500 طن يضاف إلى ذلك المبلغ ما يلي:

-500 وحدة حسابية عن كل طن من 501 حتى 3,000 طن.

-333 وحدة حسابية عن كل طن من 3,001 حتى 30,000 طن.

-250 وحدة حسابية عن كل طن من 30,001 حتى 70,000 طن.

-167 وحدة حسابية عن كل طن يزيد عن 70,000 طن.

يجب مراعاة أن حدود المسؤولية المشار إليها في هذه المادة تنطبق على المطالبات التي تتعلق بالوفيات أو الاصابات الجسمانية التي تصيب أشخاصا ليسوا من ركاب السفينة، مثل

المتواجدين على البر أو الموجودين في سفينة أخرى أو المتسللين على متن السفينة، أو الموجودين عليها بدون عقد نقل أو المتواجدين على ظهر منصة للتنقيب في البحر[1].

أما فيما يتعلق بالمطالبات الأخرى:

1-167,000 وحدة حساب للسفينة التي لا يتجاوز وزنها 500 طن.

2-أما السفن التي يتجاوز وزنها هذا الحد، تضاف لها المبالغ الاتية:

- 167 وحدة حساب عن طن عمن 501 إلى 30,000 طن.
- 125 وحدة حساب لكل طن من 30,001 إلى 70,000 طن.
- فوق 70,000 طن: 83 وحدة حساب لكل طن.

وعلى كل حال فإن حدود المسؤولية المتعلقة بالمطالبات الناتجة عن الوفيات أو الإصابات الجسدية أعلى بكثير عن تلك المقررة للمطالبات الأخرى، والهدف من ذلك هو ضمان تعويض كامل للأضرار الناتجة عن الوفاة أو الإصابات الجسدية تعويضا كاملا نظرا لخطورة الحال[2].

[1]إيمان فتحي الجميل، أشخاص الملاحة البحرية، الطبعة الأولى 2010، مكتبة الوفاء القانونية، مصر، ص 23.

[2]إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 24.

خاتمة

خاتمة

في ختام دراستنا، نخلص إلى أن الالتزام بضمان سلامة المسافر البحري هو من أهم وأبرز الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل البحري بل ويمكننا القول أنه يشكل جوهر عملية النقل البحري إذ أنه يعد حجر الزاوية في العلاقة التعاقدية بين الناقل البحري والمسافر حيث لا يمكن تنفيذ عقد النقل البحري بصورة صحيحة دون إحاطة المسافر بضمانات لسلامته وحمايته الجسدية، فعلى الناقل البحري اتخاذ التدابير اللازمة لتفادى وقوع أي اضرار لهذا الأخير وأي اخلال بهذا الالتزام يترتب عليه مسؤولية وكل هذا في اطار ما نصت عليه القوانين والتشريعات الدولية.

ومن خلال هذه الدراسة توصلنا إلى النتائج والاقتراحات التالية:

_النتائج تمثلت في:

-مضمون الالتزام بضمان سلامة المسافر البحري لا يقتصر فقط على حماية المسافر البحري من الأضرار بل يمتد ليشمل التوقع العقلاني لحوادث المحتملة التي تعيق التنفيذ العادي والصحيح للعقد وذلك من أجل الوفاء بالتزامه إضافة إلى ما سبق يجب عليه التصرف لمنع حدوث الحادث الضار عن طريق اتخاذ تدابير الأمن والسلامة للمسافر البحري وإذا لم يتمكن من منعه على الأقل التقليل من آثاره.

– الطبيعة القانونية للالتزام بضمان سلامة المسافر البحري ما تزال محل تباين واختلاف إذ أن بعض الاتجاهات ترى أنه التزام ببذل عناية بينما يراه البعض الأخر التزاما بتحقيق نتيجة. أما من وجهة نظرنا نراه أنه التزام ببذل عناية.

-تتجلى طبيعة عقد نقل الأشخاص في أنه عقد إذعان بالرغم من كونه عقد رضائيا، حيث يكون المسافر البحري في موضع الطرف الضعيف مما يفرض على الناقل بصفته مهني محترف بذل عناية خاصة تضمن سلامة المسافر البحري، ولا يكفي مجرد ابرام العقد لبدأ هذا الالتزام بل يجب وجود خطر يهدد حياته وسلامته.

-إن الالتزام بضمان سلامة المسافر في النقل البحري لا يمكن تحقيقه إلا من خلال مجموعة من الآليات والتدابير القانونية التي وجب على الناقل تطبيقها حتى يحترم معايير السلامة المعتمدة دوليا.

–تتجسد مسؤولية الناقل البحري في حالتين أساسيتين فتتمثل الحالة الأولى في إصابة المسافر بأضرار أو وفاته نتيجة خطأ من قبل الناقل أو أحد تابعيه أثناء عملية النقل البحري أما الحالة الثانية فتكمن في التأخير في إيصال المسافر البحري إلى وجهته فهذه الحالة أغفلها المشرع الجزائري عكس نظيره المصري الذي نظمها بشكل واضح وصريح.

–يتبين أن الناقل البحري يمكن أن يعفى من المسؤولية إذا ثبت ان الضرر نتج عن سبب أجنبي الذي لا يد للناقل فيه وهو إحدى هذه الصور: القوة القاهرة، خطأ المسافر البحري وفعل الغير.

–دعوى المسؤولية هي الأداة القانونية التي تخول للمسافر البحري المطالبة بحقه عند تعرضه للضرر وحتى تقبل هده الدعوى يجب توفر شرطي الصفة والمصلحة في المدعى والمدعى عليه وتتم عن طريق تبليغ كتابي خلال مدة يحددها القانون وترفع بحسب الجهة القضائية المختصة في حل النزاع أو يمكن لجوء الأطراف لشرط التحكيم.

وبناء على ما سبق نقترح:

–على المشرع الجزائري أن يولي أهمية أكبر لموضوع الالتزام بضمان سلامة المسافر البحري في مجال النقل البحري من خلال سن القوانين والمراسيم.

– على المشرع الجزائري تحديد إطار قانوني صريح يبين فيه متى يبدأ التزام الناقل البحري بضمان سلامة المسافرين ومتى ينتهي.

–على المشرع الجزائري فرض عقوبات صارمة في حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية أو عدم حيازة السفينة على الشهادات المطلوبة وتعزيز الرقابة على الوسائل المستعملة في حفظ السلامة داخل السفن.

– يستحسن أن يتدارك المشرع الجزائري القصور القانوني المتعلق بالتأخير في إيصال الراكب إلى وجهته وأن يقوم بوضع نص يحدد فيه مسؤولية الناقل البحري في حالة التأخير في إيصال المسافر البحري.

– يجب على المشرع الجزائري التطرق لمسألة التعويض وسد هذا الفراغ التشريعي والمصادقة على الاتفاقيات الدولية التي نصت على هذه المسألة والتي تضمن حماية أكبر للمسافرين.

الملاحق

ملحق رقم (01)

ALGERIE - FERRIES

Date émission: 30-04-2025 16:37:23

ALGERIE - FERRIES

DOSSIER N°

Reçu billet électronique N°:

Numéro billet en modification

Nom :
Prénom :

Créé : **30-04-2025 16:36:54**
Modifié :
Agence : **ENTMV (**

Aller

Skikda - Marseille 11-05-2025 12:00:00 TASSILI II

Tarif(s)	Montant(s)
Tarif Adulte	7 636,00
Tarif supplément Cabines extérieure a 4 places	3 496,00
Frais portuaires classe cabine	6 716,00
Taxe Trésore	1 000,00
[illegible]	20,00
Frais Carbon Passager	1 500,00
Frais de modification	6 000,00
Tarif base VEHICULE	24 841,00
Frais portuaires VEHICULE	7 728,00
Frais Carbon Vehicule	3 500,00

Retour

Marseille - Skikda 23-05-2025 12:00:00 TASSILI II

Tarif(s)	Montant(s)
Tarif Adulte	7 636,00
Tarif supplément Cabines extérieure a 4 places	3 496,00
Frais portuaires classe cabine	6 716,00
Frais Carbon Passager	1 500,00
tarif base VEHICULE	24 841,00
Frais portuaires VEHICULE	7 728,00
Frais Carbon Vehicule	3 500,00

Total TTC : 117 854,00 DZD

Véhicule :
RENAULT MEGANE Matricule:

Mode :
Paiement: Espèce cash 6 000,00 DZD

Code Reduction: TARIF SAFIR

Description du type de billet :

Durée de validité 180 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 les tarifs, servis 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.
Utilisation de la part retour n'est pas autorisée avant l'utilisation de la part Aller.
Les passagers véhicules doivent se présenter à l'enregistrement 05 heures avant le départ.
Les passagers sans véhicules doivent se présenter à l'enregistrement 02 heures avant le départ.

L'embarquement des véhicules de tourismes à bord des car-ferries dont la hauteur excède 2 m sera à une surcharge de la galerie sur le toit une taxe hauteur sera perçue.
L'embarquement des véhicules à bord des car-ferries dont la longueur excède 6,5 m suite aux débordements du porte-bagages arrière (PBL) ou d'un porte-vélos ou tout accessoires inclus sera soumis à une taxe.
Les tarifs et les conditions d'applications ne sont pas contractuels et peuvent être modifiés à tout moment.
Une retenue de 10% sur le montant HT du billet est générée, lors de Modification, si les dates Aller et/ou retour ne sont pas respectées

Entreprise Portuaire de Skikda

المؤسسة المينائية لسكيكدة

Réf.

Skikda, l

A
Monsieur Le Directeur Général
De la marine marchande et des ports
Ministère des transports

OBJET : BRQ relatif à l'escale du car-ferry **TASSILI II** au Port de SKIKDA.

Monsieur,
J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport ci-après reprenant les principales informations concernant l'escale du car-ferry **TASSILI II.** Au Port de SKIKDA en date du **26/04/2025.**

1/Nom du navire : TASSILI II.

- Date et heure d'arrivée : **26/04/2025 à 09H45.**
- Date et heure de départ **: 26/04/2025 à 14H00.**

2/Débarquement :

- Nombre de passagers débarqués : **294.**
- Nombre de véhicules débarqués **: 259.**
- Durée des formalités du contrôle au débarquement : **17H30**

3/Embarquement :

- Nombre de passagers embarqués **: 167.**
- Nombre de véhicules embarqués : **125.**
- Durée des formalités du contrôle à l'embarquement : **09H00.**

Veuillez Agréer, Monsieur le Directeur Général de la marine marchande et des ports, l'expression de notre très haute considération.

ENTREPRISE PORTUAIRE DE SKIKDA * DIRECTION GENERALE *

intertek intertek intertek

People's Democratic Republic of Algeria
MINISTRY OF HEALTH

EPSP Skikda
Border Health Control
Skikda Port

admission license to
"FREE PRATIQUE"
رخصة القبول لحرية الحركة

Application of IHR – 2005

The vessel (السفينة) DANIEL CASANOVA IMO .....
coming from (قادمة من) .....

Is allowed to the free practice, after (يسمح للممارسة الحرة ، بعد)
- Recognition (الاستطلاع)
- Boarding. (الصعود)

Is subject to (تخضع ل)
- Health monitoring (المراقبة الصحية)
- sanitary inspection (التفتيش الصحي)
- The medical visit. (الفحص الطبي)

Observations, concerning notification to the captain:

- During the stay of a vessel in the port, the captain is required to inform the border health control service of any suspicion of transmitted disease occurring, Urgent advice before any patient transport.
-No landings for medical reasons can be carried out without authorization from the border health control, except in medical and surgical emergencies.
-For all requests send us a message using below adress mail:
secretariat.csf21@gmail.com dr.halladja.ahcene@gmail.com raoufbenrabah0@gmail.com

-Others observations: .....

ملاحظات تتعلق بإخطار القبطان:

-أثناء بقاء السفينة في الميناء ، يتعين على القبطان إبلاغ مركز المراقبة الصحية الحدودية بأي اشتباه في حدوث مرض معدي ، والاخطار العاجل قبل نقل أي مريض.

-لا يمكن إجراء عمليات الإنزال لأسباب طبية دون إذن من المراقبة الصحية عبر الحدود ، إلا في حالات الطوارئ الطبية والجراحية.

-لجميع الطلبات ، أرسل لنا رسالة باستخدام عنوان البريد الإلكتروني أدناه :

dr.halladja.ahcene@gmail.com raoufbenrabah0@gmail.com secretariat.csf21@gmail.com

SKIKDA PORT On 09.05.2025 AT .....hours.....Min

ARRIVAL TIME

THE DOCTOR of Border Health Control

Doctor: A. HALLADJA
MARITIME HEALTH

EPSP SKIKDA
Contrôle Sanitaire Aux Frontières

ملحق رقم (04)

ENTREPRISE NATIONALE DE TRANSPORT MARITIME DE VOYAGEURS

Algérie - Ferries

LETTRE D'ENGAGEMENT

Pour répondre aux exigences du CODE ISM, la Direction Générale de l'Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs ENTMV s'engage à mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité et de la prévention de la pollution et à fournir les ressources et moyens nécessaires au bon fonctionnement de ce système.

Aussi, la Direction Générale mettra en œuvre sa politique de gestion de la sécurité et de la protection de l'environnement marin qui consiste à assurer des conditions de sécurité optimales en mer à son personnel, aux passagers et marchandises transportées.

Pour ce faire, l'ENTMV a élaboré un système de gestion de la sécurité et de la protection de l'environnement qui comporte des procédures tenant compte des réglementations maritimes nationales et internationales

Les objectifs qui traduiront la politique de l' ENTMV seront notamment les suivants :

- *Offrir des pratiques d'exploitation et un environnement de travail à bord des navires sans danger ou tous les risques identifiés, notamment ceux liés à la cyber sécurité, pour ses navires, son personnel et l'environnement sont évalués et des mesures appropriées sont établies pour y faire face.*
- *Maintenir l'image de marque de la compagnie.*
- *Protéger toutes les personnes embarquées ainsi que l'environnement contre des situations pouvant entrafner un danger.*
- *Mettre en place une maintenance préventive périodique des navires, de leurs équipements et améliorer constamment les procédures afin de tenir compte de l'expérience acquise, des nouvelles technologies, des suggestions de la clientèle, etc....*
- *S'assurer que les règles, réglementations, normes et directives imposées par l'Organisation Maritime Internationale, les Bureaux de Classification et les organismes du secteur maritime, sont observées et prises en considération.*
- *Améliorer constamment les compétences du personnel navigant et sédentaire et préparer ce personnel aux situations d'urgence, tant sur le plan de la sécurité que de la protection du milieu marin.*

LE DIRECTEUR GENERAL
A.BOUZAHER بوزاهر عبدالحكيم

Chapitre 01 : Généralités

1. DEFINITIONS :

1.1. ISM Code : « **International Safety Management** » désigne le Code International de gestion de la sécurité des navires et pour la prévention de la pollution, que l'Organisation a adopté par la résolution 741 (18) du 04.11.1993 et tel qu'il pourra être modifié par l'Organisation (voir ISM-GSA1).

1.2. Compagnie/Entreprise : Désigne l'exploitant du navire (Car-ferry /Engin à grande vitesse HSC), qu'il en soit propriétaire ou non.

C'est ainsi que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue doit s'acquitter des tâches et obligations imposées par le Code ISM (Présentation de la compagnie, voir ISM-GSA2)

1.3. Administration : désigne le Gouvernement dont le navire est autorisé à battre pavillon.

En Algérie, l'administration est représentée par le Ministère des Transports.

2. OBJECTIFS :

2.1. Du Code ISM : Les objectifs du Code sont de garantir la sécurité en mer et la prévention des lésions corporelles ou des pertes en vie humaines et d'empêcher les atteintes à l'environnement, en particulier à l'environnement marin, ainsi que les dommages matériels.

2.2. De la Compagnie :

- Offrir des pratiques d'exploitation et un environnement sans danger.
- Evaluer tous les risques identifiés pour sa flotte (Car –ferry /Engin à grande vitesse HSC) , son personnel et l'environnement et établir des mesures de sécurité appropriées.
- Améliorer en permanence les compétences du personnel à terre et à bord des navires en matière de gestion de la sécurité et notamment de préparer ce personnel aux situations d'urgence, tant sur le plan de la sécurité que de la protection du milieu marin.

2.3. Du système de gestion de la sécurité :

Les objectifs du système de gestion de la sécurité sont de garantir que :

- Les règles et règlements obligatoires sont observés,
- Les recueils de règles, codes, directives et normes applicables, recommandées par l'OMI, les Administrations, les Sociétés de Classifications et les Organismes du secteur maritime sont pris en considération.
- La « veille réglementaire » est assurée (identification des canaux d'information utilisés pour recevoir les nouveaux textes réglementaires ou les évolutions des textes en vigueur)
- Les nouveaux textes sont examinés, les exigences nouvelles qui en résultent pour les navires de la Compagnie évalués et les services ou les navires concernés sont informés des dispositions qu'ils ont à prendre en application de ces textes.
- La mise en œuvre de ces dispositions est planifiée et vérifiée.

3. APPLICATION :

Les prescriptions du code sont appliquées à tous les navires de la compagnie (Car –ferry /Engins à grande vitesse HSC), qu'ils soient en propriété, affrétés coque nue, ou en gérance.

4. MODALITES PRATIQUES DU SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE :

Le système de gestion de la sécurité de la compagnie est fondé sur :

4.1. Une politique : en matière de sécurité et de protection de l'environnement définie dans le chapitre 02 qui traduit les objectifs de la compagnie qui est appliquée par l'ensemble des personnels ayant une responsabilité directement ou indirectement liée à la gestion de la sécurité.

Une personne désignée est chargée de veiller à l'application de cette politique au niveau de l'ensemble de la compagnie (voir chapitre 4 du présent manuel) et les Commandants sont chargés de l'appliquer à bord de leurs navires (voir chapitre 05 du présent manuel)

4.2. Des procédures et des instructions : Les processus d'exploitation et le fonctionnement de la Compagnie sont définis par des procédures qui s'appliquent, d'une façon générale et commune à l'ensemble de la flotte et aux services à terre concernés.

Des instructions, liste de contrôle (check listes), des consignes ont été édictées afin de garantir la sécurité de l'exploitation des navires (Car-ferry/Engin à grande vitesse HSC) et la protection de l'environnement conformément à la réglementation internationale et la législation nationale.

4.3. Une organisation fondée sur :

4.3.1. **Une hiérarchie :** bien définie sans aucun chevauchement de compétence, fixant les responsabilités et les pouvoirs à terre et à bord de façon à ce que toutes les tâches soient accomplies d'une manière précise et régulière.
En outre, cette hiérarchie fixera les interrelations entre les structures de la compagnie pour l'application du Code.

4.3.2. **Des moyens de communications :** créant un système d'échange d'information entre le personnel du bord entre eux et avec celui à terre (Compagnie, Organismes et autorités maritimes...).

4.4. Procédures de notification et analyse des irrégularités, des accidents et des incidents potentiellement dangereux : (Voir chapitre 09)

4.5. Procédures pour faire face aux situations d'urgence (exercices – interventions) : (Voir chapitre 08).

4.6. Procédures pour le maintien du navire (Car-ferry/Engin à grande vitesse HSC) et de son armement : (Voir chapitre 10).
- Inspection.
- Politique de maintenance.

4.7. Des procédures d'audit interne et de contrôle de la gestion de la sécurité à bord et à terre. (Voir chapitre 12).

Procédure 01 : Navire au Port

1. OBJECTIFS :

Cette procédure a pour objet de définir l'organisation du service de garde et recenser toutes les instructions et documentations nécessaires à cet effet.

2. RESPONSABLES :

- Mise en œuvre : **Direction Armement**
- Mise en application : **Commandant.**

3. ACTIONS:

3.1 Organisation du service de garde :

Le service de garde du navire au port est assuré conjointement par un officier pont assisté de deux matelots de garde et d'un officier machine assisté d'un graisseur.

Les deux officiers sont chargés d'appliquer les consignes ou instructions de garde au port.

- **Consignes pour l'officier pont de garde :**

La garde prend effet après l'accostage du navire sauf si le navire double entraînant le service à la mer.

Avant l'arrivée au port, l'officier de service prendra connaissance des consignes chez le second capitaine, où il prendra possession du cahier de garde et trousseau de sécurité.

Y seront mentionnés son Nom, N° de cabine, Téléphone, Noms des deux matelots de garde, niveau de sûreté ainsi que l'officier machine et graisseur de service.

L'officier de garde est responsable de la mise à jour du registre de rondes. Son remplacement, comme celui des matelots en seront possibles qu'après accord du second capitaine.

L'officier de garde assure seul l'entière responsabilité de la sécurité du navire, équipage et passagers refoulés ou autres clandestins. Il pourra éventuellement contacter le commandant, le SSO et le second capitaine si consignes lui ont été données.

L'officier de garde sera tenu durant tout son service, et devra s'occuper de la bonne marche des opérations commerciales en l'absence du second capitaine. Il recevra, en outre, toutes les autorités portuaires pour d'éventuelles formalités. Il est en droit de maintenir à bord un écrivain pour toutes tâches administratives. Les chantiers intervenants à bord seront pris en charge pour les spécifications des travaux.

A la fin des opérations commerciales, l'officier de garde s'assurera du ramassage et rangement de tout matériel au garage. Il ordonnera la fermeture des portes de chargement et l'ouverture de la porte pilote ainsi que la mise en place de la passerelle équipage. Il mettra en service l'éclairage extérieur du navire au port.

L'officier de garde s'assurera de la présence du matelot au P.C de sécurité, ainsi que le départ de la première ronde. Il pourra noter ainsi sur le registre de rondes, ses propres consignes. Une ronde personnelle sera obligatoire pour vérifier le bon amarrage du navire. S'il y a un mauvais temps, plusieurs rondes sont nécessaires. Dans ce cas, une attention particulière devra y être apportée.

L'officier de garde sera réveillé le lendemain lors de la dernière ronde, il procédera à l'extinction de l'éclairage, retrait de la passerelle équipage, fermeture porte pilote, rentrée passerelle équipage et ouverture porte de chargement et mise en place de la passerelle passagers. A la fin des rondes, il retirera le ruban mouchard pour vérification et prendra les décisions adéquates.

A la fin de sa garde il remettra le trousseau de sécurité ainsi que le cahier de garde sur lequel il aura noté toutes interventions chantiers et travaux effectués, fermeture et ouverture des portes du navire, relevé des sondes, incidents techniques, incidents à la discipline (rapport nécessaire et obligatoire).

La garde se termine à 08 h00, si le départ du navire est programmé pour le jour même; sinon la garde se termine à 12 heures.

- **Consignes pour l'officier machine de garde :**

  - ✓ Faire des rondes régulières à la machine.
  - ✓ Rester en contact avec le lieutenant de service.
  - ✓ Contrôle régulier des sondes et paramètres de fonction des Groupes Electrogènes et relever sur le journal machine.
  - ✓ Rester en contact avec le graisseur de garde.
  - ✓ Passation de consignes à l'officier de relève.
  - ✓ Appliquer les mesures de sûreté selon le niveau

3.2. PASSATION DES CONSIGNES ET TENUE DES DOCUMENTS :

Pour les besoins du service de la garde au port, le second capitaine et le second mécanicien tiennent chacun à jour le cahier de garde pour le pont et pour la machine, comportant la liste des documents et la procédure de passation de consignes.

3.3. GARDIENNAGE :

Au port, le gardiennage est assuré par deux matelots de garde.

3.4. MESURES A PRENDRE DURANT LE SERVICE DE GARDE ET DANS LES CAS CRITIQUES :

- Alarmes incendies : exécution des consignes de prévention et lutte contre l'incendie.
- Alarmes machines
- Marins blessés ou malades
- Donner les premiers soins.
- Appeler le médecin de bord et/ou les services de secours à terre.
- Evacuation éventuelle du blessé vers un établissement sanitaire.
- Faire rapport au commandant.

Procédure 03 : Navire en mer

1. OBJECTIFS : Cette procédure a pour objet de rappeler les consignes relatives à un navire à la mer.

2. RESPONSABLES :

- **Mise en œuvre** : Direction Armement
- **Mise en application** : Commandant.

3. ACTIONS : Consignes à suivre par l'officier pendant son quart :

3.1. NIVEAU PASSERELLE : Consignes générales.

L'officier de quart doit suivre scrupuleusement les présentes consignes, les ordres particuliers et le règlement pour prévenir les abordages en mer.

- Consulter utilement les renseignements fournis par les documents nautiques.
- En quittant le quart, il doit permettre à son successeur de prendre rapidement la main en lui fournissant tous les renseignements concernant la navigation et la sécurité.
- La relève du quart doit se faire au moins 15 minutes avant, afin que le remplaçant puisse s'adapter à la situation qu'il prendra en charge, il doit s'assurer que tous ces renseignements lui ont été fournis.
- Assurer conjointement avec l'homme de veille, une veille extérieure efficace.
- Contrôler le bon fonctionnement du compas par :
  - des comparaisons fréquentes.
  - des calculs de variations (dans la mesure du possible, au moins une fois par quart et après chaque changement notable de route).
- Vérifier la tension alimentaire du gyro.
- Vérifier la position du navire.

En règle générale :

- Au large :0

Loin des terres environnantes, l'officier de quart ne devra pas – hors cas d'urgence – modifier la route du navire, mais chaque fois que la position calculée placera le navire hors de la route tracée, il lui faudra et lui appartiendra d'en informer le commandant qui donnera les instructions voulues pour rejoindre éventuellement la route.

- En vue de terre :

La position sera déterminée à intervalles réguliers permettant à l'officier de corriger le cap pour rejoindre la route tracée dans un délai raisonnable.

L'utilisation du radar ne dispenserait nullement l'officier de quart à la prise de relèvement au compas. Aucun cap ne sera doublé à moins de 3 nautiques, aucune route ne sera tracée à moins de 03 nautiques des côtes.

- En cas de mauvais temps :

Survenant entre 18 heures et 06 heures, l'officier de quart doit s'assurer que toutes les ouvertures (portes, panneaux, hublots..etc.), par où la mer pourrait pénétrer, sont toujours fermées. Dans ce but il fera faire une ronde par l'homme de quart et il ne devra pas hésiter– le cas échéant – à faire appel au personnel non de quart, tant maîtres que matelots pour assurer la sécurité. La nuit, s'assurer qu'aucun éclairage ne vienne compromettre une veille efficace.

Hormis les cas d'urgence, où il prendra immédiatement les mesures appropriées pour rétablir la situation; l'officier devra prévenir impérativement le commandant dans toutes les circonstances suivantes :

- Hésitation ou incertitude quant à la conduite à tenir vis à vis d'un élément nouveau concernant la sécurité du navire, de son équipage, de ses passagers et de sa cargaison.
- Modification notable de l'état du temps (amélioration ou aggravation) car sur ce genre de navire, tenu par les horaires pouvant justifier un changement de route ou d'allure ou du ballast embarqué.
- Anomalie dans le caractère des amers et des feux observés dans la position du navire, dans les sondes relevées ou toute autre chose pouvant compromettre la sécurité de la navigation.
- Incertitude sur la position à l'approche de la terre ou du danger.
- Incidents à bord pouvant compromettre la discipline à bord.

3.2. NIVEAU MACHINE :

- Contrôle des pressions et température de fonctionnement.
- Surveiller l'allure et la maintenir.
- Faire des rondes régulières.
- Rester en contact avec la passerelle.
- Aviser le chef ou le second mécanicien en cas d'anomalie.
- Relever tous les paramètres de fonctionnement sur le journal machine à la fin du quart.
- Passation de consignes à l'officier de relève.

3.3. NIVEAU STATION RADIO :

- Emission et réception messages.
- Diffusion de cassettes vidéo.
- Liaisons radio : - Services - Equipage - Passagers.
- Essais appareillages de secours.
- Réception bulletin météo.
- Réception bulletin météo et AVURNAV.

Procédure 02 :
Organisation des Structures Techniques

1. OBJECTIFS :

L'objectif de cette procédure est de définir l'organisation des structures techniques d'entretien, réparation et d'approvisionnement des navires au sol.

Cette organisation au sol, complétée par l'organisation à bord permet d'assurer aux navires l'obtention de la cote de navigabilité, de réunir les conditions de sécurité et de confort pour l'exploitation commerciale.

Les structures à terre ont pour objectif d'assurer le soutien technique aux navires en ce qui concerne :

- La planification de la maintenance, son suivi et sa budgétisation.
- La réalisation des travaux d'entretien et de réparation en escale ou en arrêt-technique.
- L'approvisionnement en pièces de rechange et consommables.
- La gestion des stocks et immobilisations détenus à bord.
- Le contrôle (ou le renouvellement) des équipements de sécurité.

2. RESPONSABLES :

La Direction Technique est chargée de la mise en œuvre de la politique de l'Entreprise en matière d'entretien et de réparation, de la gestion de la sécurité et de l'approvisionnement en pièces de rechange et de produits consommables, ainsi que la gestion des stocks et des immobilisations de la flotte.

Cette mise en œuvre est assurée par les structures suivantes :

- **La Sous-direction Technique et les superintendants :** pour ce qui concerne l'entretien préventif, curatif et réglementaire des navires.

- **La Sous-direction Approvisionnement :** en ce qui concerne la pièce de rechange et les consommables ponts et machines ainsi que la gestion des stocks et des immobilisations à bord des navires.

3. ACTIONS:

3.1. Le Sous-directeur Technique :

- Veille au suivi et à l'application des règlements et des normes aussi bien nationales qu'internationales en vigueur.
- Veille au respect de la mise à jour de la certification des navires et à l'application des amendements aux règles des conventions, des codes et des protocoles régissant la réglementation internationale en vigueur.
- Suit l'état de la flotte, analyse et préconise les mesures à prendre pour tout problème technique important ou répétitif.

- Suit et analyse les avaries, étudie leur évolution et détermine les causes en faisant appel à des spécialistes et experts en la matière et met en application les recommandations.
- Gère la documentation liée à son activité.
- Suit les coûts de réparation navale (travaux d'escales, arrêts techniques, .. etc.)
- Elabore et veille au respect des budgets prévisionnels d'arrêts techniques et d'escales, de classification et même d'avaries éventuelles basées sur les statistiques des années précédentes avec le Département Sécurité Réglementation.
- Gère les dépenses engagées et suit le contrôle budgétaire.
- Gère les actions correctives des non-conformités avec le Département Sécurité Réglementation en veillant aux travaux nécessaires pour la levée des prescriptions et non-conformités émises par le PSC, les audits internes et externes..etc.

3.2. Le Sous-directeur Approvisionnement :

- Participe à l'élaboration de la politique de l'entreprise en matière d'approvisionnement en pièces de rechange et de consommables et de gestion des stocks.
- Assure la gestion de la pièce de rechange et des produits consommables pont et machine.
- Consulte les fournisseurs de la pièce de rechange et autres produits consommables ponts et machines.
- Lance les commandes d'approvisionnement relatives aux besoins exprimés par le bord.
- Vérifie la conformité technique avec les commandants, chefs mécaniciens et fournisseurs.
- Veille au respect des délais de livraison.
- Elabore et veille au respect des budgets prévisionnels en matière de pièces de rechange de produits consommables pont et machine
- Gère les dépenses engagées et suit le contrôle budgétaire.
- Assure la gestion des stocks de la pièce de rechange et des produits consommables pont et machine
- Lève les prescriptions et non-conformités émises par le PSC, les audits internes et externes..etc. en matière d'approvisionnement.
- Déclenche la procédure de réforme du matériel obsolète ou ne répondant pas aux normes.
- Assure la gestion des immobilisations des stocks à bord des navires.

3.3. Le Superintendant: A chaque navire est affecté un superintendant

Placé sous l'autorité du Sous-directeur Technique, le superintendant est chargé des tâches principales suivantes :

- Applique les orientations et les directives en matière d'entretien et de réparation.
- Développe les programmes d'entretien préventif et curatif.
- Elabore les calendriers des visites périodiques des principaux équipements du navire.
- Etablit, en collaboration avec le bord, les spécifications des travaux d'arrêt technique.
- Gère les contrats d'arrêts techniques.
- Suit la réalisation de ces contrats selon les clauses définies
- Gère les calendriers et les échéanciers des visites préconisées par la société de Classification.
- Veille au suivi permanent de certification conformément aux règles de sécurité (SOLAS, MARPOL, SOPEP, I.S.M/I.S.P.S Code, etc.).
- Assure un suivi permanent de l'état technique du navire.
- Analyse les cas d'avarie et préconise des procédures et instructions avec le sous- directeur technique qu'il remettra au Département Sécurité Réglementation pour suivi.

- Analyse les rapports techniques mensuels, les échéanciers et prend les mesures adéquates nécessaires.
- Effectue des inspections techniques régulières à bord.
- Elabore le budget prévisionnel du navire.
- Veille au respect budgétaire.

3.4. Le Département Sécurité Réglementation

- Prend contact régulièrement avec le responsable de la veille réglementaire au niveau de la cellule ISM/ISPS pour une mise à jour des nouvelles règles entrant en vigueur.
- Informe les sous-directeurs, les superintendants et les services concernés de la Direction Technique des textes réglementaires.
- Suit l'application de ces règles, en collaboration avec le Directeur Technique et les Sous-directeurs.
- Suit et lève les non-conformités et prescriptions ISM/ISPS en collaboration avec les structures de la Direction Technique.
- Assure les relations avec la cellule ISM/ISPS et suit les levées des non-conformités.
- Assiste les structures de la Direction Technique lors des audits internes et externes.
- Assiste le Directeur Technique lors des réunions des Revues de Direction, d'ouverture et de clôture des séances d'audit.
- Révise périodiquement le manuel Entretien, propose à la cellule ISM/ISPS des amendements arrêtés en collaboration avec les structures de la Direction Technique.
- Programme les réunions des revues sectorielles de Direction, assiste le Directeur Technique durant ces réunions et établit les procès-verbaux de ces dernières.
- Etudie et suit les dossiers avaries, et assure les relations avec la structure juridique.
- Elabore la revue des avaries en collaboration avec le Sous-directeur technique et les Superintendants.
- Met à la disposition des Superintendants et des navires toutes les mesures, instructions, procédures,...etc. préconisées suite à des cas d'avaries.

L'organigramme de la Direction Technique est le suivant :

Procédure 03:

Organisation Des Services A Bord Des Navires

1. OBJECTIFS:

L'objet de cette procédure est de définir l'organisation des services à bord du navire.

Cette organisation à bord, complémentaire à l'organisation au sol permet d'assurer un bon fonctionnement des équipements et installations du navire selon les exigences requises de sécurité et de confort des passagers.

2. RESPONSABLES:

L'entretien à bord est l'affaire de tous, néanmoins la prise en charge de la maintenance à bord est assurée essentiellement par deux services : Le service pont et le service machine.

Il ne sera sûrement pas vain de rappeler certaines dispositions réglementaires et d'insister sur leur caractère immuable et irrévocable, à savoir que :

- Le Commandant du navire, son état-major ainsi que l'équipage sont les premiers responsables de l'entretien des matériels dont ils ont la charge.
- Les chefs de services sont responsables vis à vis du Commandant de l'entretien du matériel mis à la disposition de leur service.
- L'entretien des matériels de toute nature doit être assuré en premier lieu par tous les moyens dont dispose le navire.
- Lorsque les moyens de bord ne sont pas suffisants, l'intervention des services techniques à terre sera sollicitée pour prendre en charge les travaux, qui ne peuvent être réalisés par les personnels de bord, en faisant appel à des fournisseurs (pour les pièces de rechange outillages, instruments, etc.) et aux chantiers/ateliers pour les travaux et autres prestations de service.

Les responsables de la mise en œuvre, sous l'autorité du Commandant sont :

2.1. Le Chef Mécanicien:

Pour les procédures relatives à l'entretien / réparation des installations machine et de tout équipement technique du navire. Il est le chef de service du personnel du département machine.

2.2. Le Second Capitaine:

Pour les procédures d'entretien des structures (coque, capacités, pont, garage, passerelle, ...etc.). Il est le chef de service du personnel du service pont, des effectifs en matière de sécurité, d'administration et de discipline.

2.3. Le Commissaire :

Pour les procédures de gestion de l'hôtellerie et de sécurité en matière d'accueil, d'hébergement, de restauration et de séjour à bord des passagers.

2.4. Le Médecin :

Pour les procédures de la prise en charge sanitaire des passagers et de l'équipage, ainsi que de l'entretien des apparaux et équipements médicaux.

3. ACTIONS :

3.1. Le Commandant :

Etant le chef de l'expédition maritime, le Commandant représente l'armateur à bord où il exerce l'autorité. A ce titre, il assure l'ordre et la discipline pour la bonne exécution de l'expédition maritime, il :

- s'assure que toutes les mesures réglementaires, nécessaires en matière de sécurité et de bien être soient prises pour préserver le navire, son équipage, les passagers et les marchandises.
- gère les procédures / méthodes d'application en matière de sécurité pour le département pont (établissement et transmission).
- informe l'armateur de tout événement majeur qui se produit à bord.
- établit le rapport de mer et approuve le rapport d'avarie qu'il transmet à la Direction Technique.
- exprime le besoin en travaux d'escale auprès du service technique au sol.
- suit la réalisation des travaux d'escale et d'arrêts techniques par les ateliers de réparation / des chantiers et veille à la bonne exécution de ces travaux.
- élabore, analyse et approuve la liste finale d'arrêt technique.
- établit l'historique technique des équipements pont du navire.
- exprime le besoin (établit les demandes) en approvisionnements relevant du pont auprès des services approvisionnement au sol en prenant en considération le stock physique bord.
- réceptionne les approvisionnements et veille à leur conformité.
- gère les entrées (réceptions), les sorties (consommations) de la gestion des stocks pont (journaux- inventaires physiques).
- Transmet à la D.T les bons d'entrées et de sorties la 1ère semaine de chaque mois.
- dirige l'établissement des inventaires physiques des stocks (pièces de rechanges, consommables, immobilisations,.. etc.) semestriels et annuels.
- Il approuve les calendriers d'entretien qu'il transmet à la D.T.

3.2. Le Second Capitaine :

Placé sous l'autorité directe du Commandant, il a en charge la sécurité du navire et veille à la maintenance :

- Des structures du navire (coque, ponts, capacités, garages, superstructures, etc.).
- Des moyens de lutte contre l'incendie, de survie et d'abandon ; ceci en collaboration avec le lieutenant de sécurité et le mécanicien chargé des auxiliaires.
- Des équipements de radio, de télécommunication et de navigation en collaboration avec le chef radio.
- Des systèmes d'envahissement.

Tout problème technique devra être soumis au chef mécanicien pour prise en charge (portes coupe-feu, portes étanches, vannes d'incendie, rampes, guindeaux, embarcations,...etc.)

En outre, il :

- Organise et dirige les opérations, les exercices et les entraînements de lutte contre l'incendie et la sécurité abandon.
- Etablit le plan de chargement du garage et dirige son exécution.
- Désigne les équipes de premiers secours et de renfort de sécurité.
- Veille au bon fonctionnement et au contrôle des appareils, équipements et installations relevant du service pont.
- Suit la maintenance des équipements relevant du service pont.
- Définit et affecte les travaux à effectuer au personnel du service pont.
- Suit et contrôle les travaux effectués par le bord et le chantier pendant l'arrêt technique.
- Etablit les spécifications détaillées des travaux d'arrêts techniques selon la nécessité de l'état des équipements et des lieux.
- Exprime le besoin en travaux d'escale auprès du service technique au sol.
- dirige l'établissement des inventaires physiques de sécurité, d'abandon, du matériel d'entretien et de peinture,...etc.
- approuve les calendriers d'entretien pont.

Pour réaliser ces tâches, le second capitaine organise et procède aux visites, veille à l'exécution des travaux en s'assurant de leur conformité aux spécifications et / ou standards et veille à la tenue à jour des enregistrements et des inventaires du service pont.

Il a sous son autorité tout le personnel du service pont.

- **Le Lieutenant de Sécurité :**
  Le lieutenant de sécurité est chargé du contrôle, de la vérification et du maintien en bon état du matériel et des équipements de survie, d'abandon et de lutte contre l'incendie. Il effectue des inspections et des tests périodiques du matériel et équipements de sécurité. Il dresse et tient à jour les enregistrements et les inventaires.

- **Le Maître d'équipage :**
  Le maître d'équipage est le chef direct des matelots. Il participe, ordonne, supervise et vérifie les travaux d'entretien des ponts, du garage et des magasins (chaînes, ancres, amarres, câbles,..etc.)

Il a sous sa responsabilité la préparation et la peinture des surfaces, ainsi que le rangement des magasins du service pont.

Il assiste le Second Capitaine pour la tenue à jour de l'inventaire du matériel d'entretien et de peinture.

3.3. Le SSO (Ship Security Officer):

Le SSO est chargé de l'application du plan de sûreté navire ainsi que les procédures de sûreté y afférentes et de la déclaration de toute défaillance ayant trait à la sûreté.

3.4. Le Chef Mécanicien :

Le Chef Mécanicien est responsable de la maintenance des équipements principaux et auxiliaires, des circuits, des apparaux divers ainsi que de tout l'appareillage mécanique, électrique et électronique du navire.

A ce titre, il :

- assure le bon fonctionnement des équipements du navire pour la conduite, la sécurité, la sûreté et les asservissements des passagers.
- gère l'entretien et la maintenance des machines et annexes mécaniques du navire.
- organise, dirige le personnel du service machine pour les travaux de conduite, d'entretien et de réparation.
- établit les spécifications détaillées des travaux d'arrêts techniques selon la nécessité de l'état des équipements et des lieux.
- exprime le besoin en travaux d'escale auprès de la direction technique au sol.
- suit la réalisation des travaux d'escales et d'arrêts techniques par les ateliers de réparation / des chantiers et veille à la bonne exécution de ces travaux.
- établit le rapport d'avarie qu'il transmet au commandant de bord pour approbation.
- établit l'historique technique des équipements du navire.
- exprime le besoin (établit les demandes) en pièces de rechanges, en consommables machine, produits chimiques et lubrifiants auprès des services approvisionnement au sol en prenant en considération le stock physique bord.

Il a sous son autorité tout le personnel du service pont.

- **Le Lieutenant de Sécurité :**
  Le lieutenant de sécurité est chargé du contrôle, de la vérification et du maintien en bon état du matériel et des équipements de survie, d'abandon et de lutte contre l'incendie. Il effectue des inspections et des tests périodiques du matériel et équipements de sécurité. Il dresse et tient à jour les enregistrements et les inventaires.

- **Le Maître d'équipage** :
  Le maître d'équipage est le chef direct des matelots. Il participe, ordonne, supervise et vérifie les travaux d'entretien des ponts, du garage et des magasins (chaînes, ancres, amarres, câbles,..etc.)

Il a sous sa responsabilité la préparation et la peinture des surfaces, ainsi que le rangement des magasins du service pont.

Il assiste le Second Capitaine pour la tenue à jour de l'inventaire du matériel d'entretien et de peinture.

3.3. Le SSO (Ship Security Officer):

Le SSO est chargé de l'application du plan de sûreté navire ainsi que les procédures de sûreté y afférentes et de la déclaration de toute défaillance ayant trait à la sûreté.

3.4. Le Chef Mécanicien :

Le Chef Mécanicien est responsable de la maintenance des équipements principaux et auxiliaires, des circuits, des apparaux divers ainsi que de tout l'appareillage mécanique, électrique et électronique du navire.

A ce titre, il :

- assure le bon fonctionnement des équipements du navire pour la conduite, la sécurité, la sûreté et les asservissements des passagers.
- gère l'entretien et la maintenance des machines et annexes mécaniques du navire.
- organise, dirige le personnel du service machine pour les travaux de conduite, d'entretien et de réparation.
- établit les spécifications détaillées des travaux d'arrêts techniques selon la nécessité de l'état des équipements et des lieux.
- exprime le besoin en travaux d'escale auprès de la direction technique au sol.
- suit la réalisation des travaux d'escales et d'arrêts techniques par les ateliers de réparation / des chantiers et veille à la bonne exécution de ces travaux.
- établit le rapport d'avarie qu'il transmet au commandant de bord pour approbation.
- établit l'historique technique des équipements du navire.
- exprime le besoin (établit les demandes) en pièces de rechanges, en consommables machine, produits chimiques et lubrifiants auprès des services approvisionnement au sol en prenant en considération le stock physique bord.

3.7. Les Officiers Mécaniciens :

Placés sous l'autorité directe du Second Mécanicien ils :

- assurent le quart du service machine.
- interviennent pour remédier aux défaillances des équipements survenues au cours de l'exploitation ou décelés lors des inspections.
- exécutent et contrôlent l'exécution du programme de maintenance des équipements et circuits dont chacun a la charge.
- veillent à la bonne gestion des pièces de rechange, des consommables et outillages et de la tenue à jour des enregistrements correspondants.

3.8. Le Commissaire :

Il gère le secteur de l'hôtellerie dans toute sa composante (accueil, hébergement et restauration). En outre, il :

- veille au bon état et au bon fonctionnement des matériels et équipements composant son service.
- participe à l'élaboration de la liste des travaux d'arrêt technique ;
- participe avec toute la composante de son service aux exercices et entraînements pour la sécurité et l'abandon.
- sensibilise les passagers aux consignes de sécurité.
- veille à la propreté et à l'hygiène de tous les locaux passagers.

3.9. Le Médecin :

- Assure la couverture sur le plan médical des passagers pendant le voyage.
- Assure les consultations médicales et les soins aux membres de l'équipage pendant leur embarquement.
- Procède aux démarches d'admission à l'hôpital.
- Veille à l'hygiène (cuisine, cambuse) et à l'équilibre alimentaire des passagers et des membres de l'équipage.
- Gère les produits pharmaceutiques à bord.
- Organise et dirige les travaux d'entretien des locaux, appareils et équipements médicaux.

Checklist III

(for Safety Management System)

Item	Check points	ISM Code	Satisfied	
			Yes	No
A copy of DOC	DOC is effective for ship. - Type of ship - Flag state - Company name - Due date and Annual Verification within 3 months before and after the anniversary date	13	☐	☐
Policy	Ship's personnel are familiar with a Company safety and environmental protection policy.	2.2	☐	☐
Resources & Training	The ship is manned with qualified, certified and medically fit seafarers in accordance with STCW 2011 Edition & Flag requirements. (Refer to CHECKLIST I – Table 3. **Miscellaneous Certificates**).	6.2	☐	☐
	On board training in support of the SMS have been followed according to Procedures.	6.5	☐	☐
	Onboard Communication Where the multi-national crew members are onboard: 1. Working language onboard is established. 2. Master's order or job instructions in working language are clearly understood by crew. 3. All members of crew can communicate effectively in the execution of their duties. 4. Poster / Placard / Relevant documentation on the SMS in a working language or language understood by the ship's personnel.	6.6 / 6/7	☐	☐
Key Shipboard Operation [Common]	The watch-keeping and rest hours has been kept as required.	7	☐	☐
	All officers are conversant with the documented procedures on their assigned duties.	7	☐	☐
	The crew is familiar with the garbage collection and disposal procedure.	7	☐	☐
	Personnel are familiar with procedure requirements for works onboard such as enclosed space entry which may create hazardous situations.	7	☐	☐
[Deck]	All officers are familiar with following equipment available onboard. - Navigation, GMDSS, AIS, BNWAS, ECDIS	7	☐	☐
	Corrections of charts and Nautical Publications are up to date to the latest Notice to Mariners.	7	☐	☐
	Voyage planning is prepared with appropriate large scale chart.	7	☐	☐
[Engine]	Insufficient skills for smooth function test for 15ppm Bilge alarm	7	☐	☐
	The engineers are familiar with FO/DO Change-over for SOx Emission CA & Bunkering procedures.	7	☐	☐
Emergency Preparedness	All crewmembers were familiar with their designated muster stations.	8.2	☐	☐
	The crews know the position of isolation valve on Fire main line	8.2	☐	☐
	The crew are familiar with boat drill	8.2	☐	☐
	The Emergency Contact Numbers are updated.	8.3	☐	☐
	Crew can start the engine of lifeboat / rescue boat.	8.2	☐	☐

	Crew are familiar with fire drill including the usage of fireman's outfit	8.2	☐	☐
Non-conformity, Accident	Any non-conformities have been reported to the Company	9.1	☐	☐
	The Company has taken corrective action for the reported non-conformities	9.2	☐	☐
	The deficiencies pointed out by last PSC have been reported, investigated and analyzed for avoidance of recurrence. All Non-conformities and findings in order	9.1 / 9.2	☐	☐
Maintenance (Grounds for ISM deficiencies)	(a)Hull structure and Hatch cover, etc. Corroded or fractured hold frames and brackets, Wasted hatch cover packing and cleat, Wasted or deformed watertight /weather tight door, windlass /winch brake lining worn-out	10.2.1	☐	☐
	(b) Equipment in Engine room Oil Leakage, Broken pressure gauge, Malfunctioned sewage treatment/Emergency Generator, Insufficient function oil filtering unit& 15ppm alarm, corroded /holed sea water pipe, , of oily water separating plant, In-operable emergency shut off valves for oil tanks,	10.2.1	☐	☐
	(c) Navigation equipment Malfunctioned VDR, AIS, Echo Sounder, Radar, GMDSS Navigation light, Dropped emergency power source of GMDSS, Overdue or missing record of VDR Annual Maintenance	10.2.1	☐	☐
	(d) Lifesaving appliances Life boat – engine not start(incl. dropped battery), damaged hull and outfitting, missed / expired equipment/ accessory , Launching appliance – no good condition of on-load-release, boat falls & hanging device and davit. Insufficient maintenance of life buoy, radar transponder, etc..	10.2.1	☐	☐
	(e) Firefighting equipment/facilities Insufficient maintenance of Main/emergency fire pump, fire dampers, Fireman's outfit, Hydrant, Fire extinguisher, Leakage of F.O & L.O. etc. Tied-opened self-closing device of fire door	10.2.1	☐	☐
	(f) Ventilators, Air vent. pipes Corrosion or holed coaming/vent/pipe head. Poor or no operation due to sticking, Corroded / broken closing device.	10.2.1	☐	☐
Document Control	Valid Documents are available onboard the Vessel (Certificates, Inspection Reports ,SOLAS, MARPOL, STCW, etc.,)	11.2	☐	☐
	Obsolete documents have been removed from areas of work.	11.2	☐	☐
	In case Safety Management Manual is provided in both languages, both language Manuals were up to date together.	11.2	☐	☐
Review, verification	Office personnel carry out internal audit the vessel at intervals not exceeding 12 months, except exceptional circumstances.	12.1	☐	☐
External audit / PSC/ FSC	Records of external audit are available on board. Corrective actions have been taken timely, if any.	9.2	☐	☐

Checklist IV

(For International Ship and Port Facility Security)

	Items to be checked before entering port	Reference	Check	
			OK	NA
Certificates & Significant Documents				
	Latest ISPS Code		☐	☐
	Valid ISSC (or Interim ISSC)	XI-2/9.2.1.1	☐	☐
	Latest approved SSP	A/9.1	☐	☐
	Current Security Level onboard & at the next port of call	XI-2/9.2.1.2	☐	☐
	Documentary evidence of declaration of the CSO for the vessel	A/11.1	☐	☐
	Documentary evidence for assignment of the SSO by the CSO	A/12.1	☐	☐
	SSO Certificate	STCW VI/5	☐	☐
	Certification in security awareness training or training on designated security duties	STCW VI/6	☐	☐
	Exchange of DoS (Declaration of Security) with port authority of next call	A/5	☐	☐
Records				
	All records shall be kept in the working language or language of the ship If languages used are not English, French or Spanish, a translation into one of those languages shall be included.	A/10.2	☐	☐
	Trainings	A/10.1.1	☐	☐
	Drills	A/10.1.1	☐	☐
	Drills when more than 25% of crew have been changed	B/13.6	☐	☐
	Exercises	A/10.1.1	☐	☐
	Change in security level	A/10.1.4	☐	☐
	Communications relating to the direct security of the ship	A/10.1.5	☐	☐
	Internal audits	A/10.1.6	☐	☐
	Periodic review of the SSA	A/10.1.7	☐	☐
	Periodic review of the SSP	A/10.1.8	☐	☐
	Maintenance & calibration of SSAS	A/10.1.10	☐	☐
	Testing of SSAS	A/10.1.10	☐	☐
	Last 10 calls at port facility	XI-2/9.2.3	☐	☐

	Items to be checked before entering port	Reference	Check	
			OK	NA
Crew Familiarity				
	Who is Company Security Officer	A/11.1	☐	☐
	Who is Ship Security Officer	A/12.1	☐	☐
	Where is the Designated access point during the port stay	B/9	☐	☐
	How does assigned crew control all visitors onboard (include stevedore) and made log		☐	☐
	How often does assigned crew check effects of visitor and made log		☐	☐
	Where the vessel restricted area		☐	☐
	How these restricted area to be controlled		☐	☐
	When does assigned crew conduct monitoring of deck & ship surrounding		☐	☐
	How loading of cargoes, ship's stores & spare parts to be controlled		☐	☐
	There are the persons whose are not subject to check of their effects		☐	☐
	When & How stowaway search to be conducted		☐	☐

قائمة المصادر والمراجع

أولا: المصادر

I : المصادر المكتبية

1: باللغة العربية

أ: الاتفاقيات والمعاهدات الدولية

- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ديسمبر 1982، دخلت حيز النفاذ 1994.

ب: النصوص القانونية الداخلية

- القوانين الجزائرية

-القوانين والأوامر

-الأمر رقم 73-02 المؤرخ في 5 يناير 1973 المتعلق بمصادقة الجزائر على اتفاقية بروكسل لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل المسافرين بحرا لسنة 1961.

_ الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم.

_ الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم.

- الأمر رقم 76-80، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم.

- القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية المعدل والمتمم.

-المراسيم

-المرسوم الرئاسي رقم 96-53 الصادر بتاريخ 22 جانفي 1996 (الخاص بالتصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982).

-المرسوم رقم 83-510 المؤرخ في 27 أوت 1983، والمتضمن مصادقة الجزائر على اتفاقية سولاس (SOLAS) لعام 1974، والبروتوكول الملحق به المؤرخ في 11 فيفري 1978.

-المرسوم الرئاسي رقم 2000-449 المؤرخ في 23 ديسمبر 2000، المتضمن مصادقة الجزائر على البروتوكول الملحق باتفاقية سولاس (SOLAS) الموقع بلندن في 11 نوفمبر 1988.

-القوانين الاجنبية

-القانون المدني المصري، جريدة رسمية، عدد 15 مكرر (أ)، الصادر بتاريخ 29 يوليو 1948.

-قانون التجارة البحرية المصري، رقم 8، جريدة رسمية، العدد 18، الصادر في 3 ماي 1990.

- قانون التجارة المصري، رقم 17، جريدة رسمية، العدد 19 مكرر، الصادر في 17-5-1999.

2: باللغة الأجنبية

أ: اللغة الانجليزية

- Athens convention relating to the carriage of passengers and their luggage by sea, 1974, protocol 2002.

-International convention for the unification of certain rules relating to carriage of passengers by sea, signed at Brussels on 29 April 1961.

- Convention of limitation of liability for maritime claims, 1974, concluded at London November 1976.

- International convention for the safety of life at sea, 1974.

ب: اللغة الفرنسية

-Code des transports francais.

-La France a ratifie la convention de Bruxelles du 29 avril 1961 relative à l'unification de certaines règles en matière de transport des

passagers par mer , par le décret n° 64 -1308 en date du 13 décembre1964 .cette convention est entrée en vigueur le 4 juillet 1965.sur le site internet :https://www.legifrance.gouv.fr .

II: المصادر الميدانية

- مقابلة شخصية مع رئيس مصلحة الأملاك العمومية المينائية الياس سايح، أجريت على مستوى المؤسسة المينائية سكيكدة، بتاريخ 19 ماي 2025 على الساعة 14:30.

ثانيا: المراجع

I المؤلفات

1- أحمد السعيد الزقرد، عقد الرحلة دراسة في التزامات ومسؤولية وكالات السياحة والسفر، المكتبة العصرية، 2008.

2- إيمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2009.

3- إيمان فتحي حسن الجميل، أشخاص الملاحة البحرية، مكتبة الوفاء القانونية، مصر، 2010.

4- إيمان فتحي حسن الجميل، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، المكتب الجامعي الحديث، 2016.

5-إيمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري، المكتب الجامعي الحديث،2016.

6-بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009.

7-توفيق حسن فرج، النظرية العامة للالتزام في مصادر الالتزام، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، 2008.

8-حسن على الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، شركة التايمس للطبع والنشر المساهمة، بغداد، 1991.

9-سليمان سامان الياس الخالتي، عقد الرحلة البحرية، دار الكتب القانونية، مصر، 2011.

10-سليمان مرقس، احكام الالتزام، الطبعة الثانية، منشورات مكتبة صادر، بيروت، 1992.

11-طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2004.

12-عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في القانون المدني، الجزء الأول، دار النشر للجامعات المصرية، القاهرة، 1952.

13-عبد القادر أقصاصي، الالتزام بضمان السلامة في العقود، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2010.

14- عدلي أمير خالد، عقد النقل البري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2006.

15- عدلي أمير خالد، مسؤولية الناقل البحري، 2005.

16- عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2007.

17-- كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.

18- كمال حمدي، القانون البحري، الطبعة الثانية،2000.

19-محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، الطبعة الأولى، دار الحداثة للنشر والتوزيع، لبنان، 1990.

20-محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2005.

21-محمد علي عمران، الالتزام بضمان السلامة وتطبيقاته في بعض العقود، دراسة فقهية قضائية في كل من مصر وفرنسا، دار النهضة العربية، القاهرة، 1980.

22-محمود التلتي، النظرية العامة للالتزام بضمان سلامة الأشخاص، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998.

23-مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007.

24-نبيل صقر، الوسيط في شرح قانون الاجراءات المدنية والادارية، دار الهدى، الجزائر، 2008.

25-هاني دويدار، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014.

II: المقالات

1- حياة بن عيسى، "جنسية السفينة ودورها في حل المنازعات البحرية" في: المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، المجلد3، العدد4، 2016.
2- عبد السلام عيشور، "الالتزام بضمان السلامة في مجال النقل البحري للمسافرين" في: مجلة العلوم الإنسانية، جامعة منتوري، قسنطينة، المجلد 32، العدد 2، جوان 2021.
3-علي جبار الكريدي، جاسم محمد حسن، "المسؤولية الدولية للدول الساحلية والدول الأخرى عن التلوث البحري في المنطقة الاقتصادية الخالصة" في: مجلة دراسات البصرة، جامعة البصرة العراق، المجلد13، العدد30، 2018.
4- عبد العزيز مقفولجي، "شروط رفع الدعوى" في: مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة البليدة2، المجلد2، العدد 6،2013.
5- نادية محمد مصطفى قزمار، "حدود المسؤولية العقدية في إطار الالتزام ببذل عناية وبتحقيق نتيجة" في: مجلة بحوث الشرق الأوسط، جامعة عين شمس، مصر، المجلد 7، العدد 48، 2019.
6-نور الدين بلغازي، "نظام المسؤولية المحدودة للناقل البحري للمسافرين وامتعتهم، دراسة على ضوء القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية" في: مجلة معالم للدراسات القانونية والسياسية، المركز الجامعي تندوف، العدد 1، 2017.

III: الرسائل و المذكرات

1-رسائل الدكتوراه

أ: نور الدين بلغازي، الحماية القانونية للمسافر عن طريق البحر، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، القانون البحري النقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2018-2019.
ب: نورالدين بو الصلصال، الاختصاص في تسوية النزاعات التجارية الدولية عن طريق التحكيم، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية الحقوق، جامعة منتوري، 2010-2011.

ج: يوسف فتيحة المولودة عماري، السبب الأجنبي المعفى من المسؤولية التقصيرية عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، رسالة لنيل درجة دكتوراه دولة، جامعة الجزائر – بن عكنون، 2004-2005

2-المذكرات

أ: إبراهيم ميردا، الالتزام بضمان سلامة الركاب في عقد النقل البحري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2011.

ب: عودة بومعزة، النظام القانوني للسفينة دراسة في إطار قانون بحري جزائري، مذكرة ماجستير، تخصص العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة بن عكنون، الجزائر، 2002-2003.

ج: نسيمة أمال حيفري، الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري والقانون المقارن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، قانون الاعمال المقارن، جامعة وهران، 2010-2011.

IV: الأيام الدراسية

-عبد القادر اقصاصي، بوناب كمال، "دور الالتزام بضمان السلامة في تطور قواعد المسؤولية المدنية"، يوم دراسي حول الاتجاهات الحديثة في نظرية المسؤولية المدنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، كلية الحقوق ومخبر القانون والمجتمع، جامعة أدرار، 23 ماي 2013.

ثالثا: المصادر الالكترونية

-https://www.legifrance.gouv.fr .

فهرس المحتويات

شكر وتقدير .....

اهداء .....

مقدمة.....1

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للالتزام بضمان سلامة المسافر البحري.....6

المبحث الأول: الأحكام عامة للالتزام بضمان سلامة المسافر البحري.....8

المطلب الأول: ماهية الالتزام بضمان سلامة المسافر البحري 8

الفرع الأول: مفهوم الالتزام بضمان سلامة المسافر البحري 8

أولا: تعريف الالتزام بضمان سلامة المسافر البحري.....9

ثانيا: أهمية الالتزام بضمان سلامة المسافر البحري.....9

الفرع الثاني: مضمون الالتزام بضمان سلامة المسافر البحري.....10

أولا: التزام الناقل بضرورة توقع الحادث الضار 10

ثانيا: التزام الناقل المدين بالتصرف من أجل منع الحادث الضار أو التقليل من آثاره.....11

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للالتزام بضمان سلامة المسافر البحري.....12

الفرع الأول: موقف الفقه من الطبيعة القانونية للالتزام بضمان سلامة المسافر البحري 13

الفرع الثاني: موقف التشريع من الطبيعة القانونية للالتزام بضمان سلامة المسافر البحري 14

أولا: الطبيعة القانونية للالتزام بضمان سلامة المسافر البحري في القانون المقارن 14

ثانيا: الطبيعة القانونية للالتزام بضمان سلامة المسافر البحري في القانون الجزائري.....18

المبحث الثاني: ضمانات الوفاء بالالتزام بضمان سلامة المسافر البحري 19

المطلب الاول: شروط سريان الالتزام بضمان سلامة المسافر البحري.....20

الفرع الأول: ضرورة وجود عقد نقل.....20

الفرع الثاني: حدوث إصابة للمسافر البحري أثناء تنفيذ العقد 22

الفرع الثالث: أن يعهد أحد المتعاقدين بنفسه للمتعاقد الاخر.....23

الفرع الرابع: أن يكون المدين بالالتزام شخصا محترفا 24

المطلب الثاني: آليات الالتزام بضمان سلامة المسافر البحري 25
الفرع الأول: توفير سفينة صالحة للملاحة البحرية 25
الفرع الثاني: شهادات الملاحة وشهادات السلامة 27
أولا: شهادات الملاحة 27
ثانيا: شهادات السلامة 29
الفرع الثالث: الرقابة على السفن 31
أولا: رقابة دولة العلم 31
ثانيا: رقابة دولة الميناء 33

الفصل الثاني: الإطار الجزائي للالتزام بضمان سلامة المسافر البحري 34
المبحث الأول: مسؤولية الناقل البحري 36
المطلب الأول: قيام مسؤولية الناقل البحري 37
الفرع الأول: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري 37
أولا: إصابة المسافر بأضرار بدنية او وفاته 38
ثانيا: تأخير في إيصال الراكب إلى المكان المقصود 39
الفرع الثاني: اركان المسؤولية العقدية 40
أولا: ركن الخطأ 40
ثانيا: ركن الضرر 40
ثالثا: العلاقة السببية 41
المطلب الثاني: حالات اعفاء الناقل من المسؤولية 41
الفرع الأول: القوة القاهرة 42
أولا: عدم إمكانية التوقع 42
ثانيا: إستحالة الدفع 43
ثالثا: أن يكون الحادث خارجيا 43
الفرع الثاني: خطأ المسافر البحري 46
الفرع الثالث: فعل الغير 47

فهرس المحتويات

المبحث الثاني: آثار قيام مسؤولية الناقل البحري 49
المطلب الأول: رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري 49
الفرع الأول: شروط رفع دعوى المسؤولية 50
أولا: الصفة 50
ثانيا: المصلحة 50
الفرع الثاني: أطراف دعوى المسؤولية 51
أولا: المسافر البحري 51
ثانيا: الناقل البحري 51
الفرع الثالث: اجراءات رفع الدعوى 52
أولا: إلتزام المسافر البحري بالإخطار في حالة الاصابة البدنية 52
ثانيا: المحكمة المختصة في حل النزاع 54
المطلب الثاني: الحكم في دعوى المسؤولية 57
الفرع الأول: الحكم في دعوى التعويض في القانون الداخلي 57
الفرع الثاني: الحكم في دعوى التعويض في الاتفاقيات الدولية 59
أولا: اتفاقية بروكسل لسنة 1961 لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بحرا 59
ثانيا: اتفاقية أثينا لسنة 1974 60
ثالثا: اتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية 1974 60
خاتمة 63
الملاحق 67
قائمة المصادر والمراجع 92
فهرس المحتويات 99

ملخص:

الالتزام بضمان سلامة المسافر البحري هو من أبرز الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل البحري لذلك وجب عليه اتخاذ كافة التدابير الضرورية و اللازمة حتى يحمي المسافر من أي ضرر التي يمكن أن تصيبه أثناء الرحلة البحرية، وهذا الالتزام يعد التزاما ببذل عناية إذ يسأل الناقل البحري عن أي ضرر يقع مالم يثبت أنه نتج عن سبب أجنبي، ويترتب عن الاخلال بهذا الالتزام قيام المسؤولية القانونية وتعويض المسافر البحري عن أي ضرر أصابه.

الكلمات المفتاحية:

المسافر البحري، الناقل البحري، التزام.

Abstract:

The obligation to ensure the safety of the maritime passenger is one of the most important duties incumbent upon the maritime carrier therefore, the carrier must take all necessary measures to protect the passenger from any harm that may occur during the sea voyage, this obligation is considered an obligation of due diligence as the maritime carrier is held liable for any damage unless it proves that the harm resulted from a foreign cause, a breach of this obligation gives rise to legal liability and entitles the passenger to compensation for any damage suffered.

Keywords:

Maritime passenger**,** maritime carrier, obligation.