وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقـــوق

مسؤولية النّاقل البحري للمسافرين

أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص

تخصص قانون الأعمال

إعدادالطالب: عبدالسلام عيشور

إشراف الأستاذ الدكتور: يونس بدرالدين

أعضاء لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الجامعة	الصفة
أ.د/لنكار محمود	أستاذ التعليم العالي	جامعة 20أوت 55 سكيكدة	رئيسا
أ.د/يونس بدرالدين	أستاذ محاضر _أ_	جامعة الاخوة منتوري قسنطينة1	مشرفا ومقررا
أ.د/حمة مرامرية	أستاذ التعليم العالي	جامعة باجي مختار عنابة	عضوا
أ.د/سليم بودليو	أستاذ التعليم العالي	جامعة الاخوة منتوري قسنطينة1	عضوا
د/نورالدين بوالصلصال	أستاذ محاضر _أ_	جامعة 20أوت 55 سكيكدة	عضوا
د/فضيلة يسعد	أستاذة محاضرة _أ_	جامعة 20أوت 55 سكيكدة	عضوا

D0712121004D

السنة الدراسية 2022-2023

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

{ وَلَهُ الْجَوَارِي الْمُنْشَآتُ فِي الْبَحْرِ كَالْأَعْلَامِ }

سورة الرّحمان الآية 24

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

{ وَلَقَدْ كَرَّمْنَا بَنِي آدَمَ وَحَمَلْنَاهُمْ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ وَرَزَقْنَاهُم مِّنَ الطَّيِّبَاتِ وَفَضَّلْنَاهُمْ عَلَىٰ كَثِيرٍ مِّمَّنْ خَلَقْنَا تَفْضِيلًا }

سورة الاسراء الآية 07

إهـــداء

أهدي ثمرة جهودي إلى :

الوالدين الكريمين

زوجتي و إبني و إبنتاي

إخوتي وأخواتي وجميع أقاربي

أصدقائي و زملائي

شكر وتقـــدير

باسم الله الرحمان الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين

الحمد لله الذي هدانا لهذا وما كنا لنهتدي لولا أن هدانا الله

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات

أقدم شكري وعرفاني وامتناني للأستاذ المشرف الدكتور بدرالدين يونس الذي لم يبخل علي بتوجيهاته و نصائحه القيمة واهتمامه الكبير الذي شجعني على الاجتهاد والعمل أكثر الى غاية اكمال هذا البحث

كما أشكر جزيل الشكر أعضاء لجنة المناقشة الموقرة على قبول مناقشة هذا البحث وعلى الجهود المبذولة والملاحظات النيرة التي سيفيدونني بها .

أشكر جميع أساتذتي في جميع مراحل الدراسة

قائمة المختصرات

ق . م .ج : القانون المدني الجزائري

ق. ت . ج : القانون التجاري الجزائري

ق . ب . ج : القانون البحري الجزائري

ق.إ.م.إ.ج : قانون الاجراءات المدنية والإدارية الجزائري

ج.ر : الجريدة الرسمية

Liste Des Abréviations

CONV : Convention

Art: Article.

Cass.Civ: Cassation Civile.

C.A : Cour D'appel.

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

D: Dalloz.

D.M.F: Droit Maritime Français.

Gaz.Pal: Gazette Du Palais.

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

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

O.M.I: Organisation Maritime Internationale.

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

SNCF: Société Nationale du Chemin de Fer

T.G.I: Tribunal de Grande Instance

مقـــــدّمة

يعتبر النّقل البحري من أهم وسائل نقل الأشخاص التي عرفتها البشرية منذ العصور القديمة ، أين كان يتم عن طريق القوارب والمراكب الشراعية البسيطة ووفقا لقواعد تحكمها الأعراف البحرية السائدة آنذاك ، إذ لم يكن نقل المسافرين معروف لدى القانونيين قبل تنظيمه في القرن الثاني عشر في مجموعات اولبرن التي تتشكل من الأحكام البحرية السائدة على سواحل الدول الغربية في المحيط الأطلنطي، وقنصلية البحر في القرن الرابع عشر (تظم العادات البحرية المتبعة في الحوض الغربي للبحر المتوسط)، كما جاء القانون التجاري الفرنسي لعام 1807 خاليا من تنظيم نقل المسافرين لأنّ هذا الأخير لم يكن شائعا نظرا للأخطار التي كانت تحدق بالملاحة وقتئذ لانتشار القراصنة وعدم انتظام المواصلات البحرية.

وقد عرف النقل البحري تطورا على مر العصور والأزمنة ليبلغ هذا التطور أوجه في العصر الحديث تحت تأثير النهضة الصناعية ونمو العلاقات بين مختلف الدول والشعوب في المجالات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية ، فتطورت وسائله بظهور السفن العملاقة التي تستعمل تقنيات متطورة ساعدت على نقل أعداد كبيرة من المسافرين وكميات معتبرة من الأمتعة والمركبات لمسافات طويلة وخلال فترات زمنية قصيرة ، كما ساهمت في رفع مستوى الأمان والتقليل من المخاطر المرتبطة بهذا النوع من النّقل ، حيث شمل هذا التطور مظاهر شتى ، فشمل القوى المحركة وطريقة التقسيم، كما شهدت المادة الأوّلية المستخدمة في صناعة السفن بداية من القرن التاسع عشر تقدما عظيما فبعدما كانت في قديم الزمان تصنع السفن من الخشب انتقلت مع بداية الربع الثاني من القرن التاسع عشر الى استعمال الحديد ، ثم تحولت أواخر القرن التاسع عشر الى استعمال الصلب كونه أقل تكلفة وأكثر صلابة وأخف وزنا من الحديد

مما يمكن من بناء السفن الكبيرة ، كما أنّه أقل صدأ مما يجعل مصاريف صيانته منخفضة ، وهذا ما أهّله ليصبح المادة الوحيدة التي تبنى منها السفن[1].

بيد أنّه ورغم كل الايجابيات والفوائد التي عاد بها تطور النّقل البحري على ألمجتمعات ، وبالأخص مساعدة الانسان في مناطحة الطبيعة البحرية ، لازالت السفينة معرضة للمخاطر و الحوادث البحرية ، فلا يمكن تجاهل الأخطار التي بقيت مرتبطة بهذا النّوع من النّقل، والكوارث البحرية التي كانت آثارها وخيمة على الأرواح والممتلكات[2] سواء بسبب الظروف الجوية (العواصف والأعاصير وشدة التيار البحري والضباب...) أو بسبب التصميم الخاطئ للسفن ، أو الأخطاء البشرية التي تعد السبب

---

[1] أحمد زكي عويس ، عقد نقل المسافرين بحرا و أمتعتهم ، رسالة ماجيستر في الفقه المقارن ، جامعة طنطا مصر 1983 ، ص 13.

[2] على الرّغم من التطوّر التكنولوجي الذي عرفه النّقل البحري للمسافرين الّا أنّ التاريخ سجل العديد من الكوارث في هذا المجال نذكر منها :

- **حادثة السفينة تيتانيك** : يوم 14 أفريل 1912 و في رحلتها الأولى اصطدمت السفينة عابرة المحيطات "**تيتانيك**" بجبل جليدي ، مما تسبب في التواء جزء من البدن وغرق السفينة في ساعتها الأولى ، وقد خلف الحادث غرق ما لا يقل عن 1517 مسافر .، كانت خسارة تيتانيك حافزا لإصلاحات كبرى في سلامة النّقل البحري.
- **حادثة السفينة مف دونا باز** : في 20 ديسمبر 1987 اصطدمت عبارة الركاب مع ناقلة نفط **فيكتور** في مضيق تابلاس بالقرب من ماريندوك ، وخلفت الحادثة غرق ما يقارب 4341 مسافر ، فيما نجى 24 مسافر فقط.
- **حادثة السفينة ام في لي جولا** : يوم 26 سبتمبر 2002 انقلبت قبالة ساحل غامبيا عبارة مملوكة للحكومة السنغالية محملة فوق طاقتها في بحر هائج مخلفة مقتل 1800 مسافر
- **حادثة السفينة سالم إكسبريس** : يوم 15 ديسمبر 1991 كانت السفينة "سالم إكسريس" تشق البحر انطلاقا من ميناء جدة بالمملكة العربية السعودية باتجاه ميناء سفاجا بجمهورية مصر العربية ، وعلى متنها 578 مسافر و 71 من أفراد الطاقم ، الّا أنه وعلى بعد 16 كيلومتر من ميناء الوصول تعرّضت السفينة للغرق نتيجة اصطدامها بالشعب المرجانية مما أدّى الى مصرع 467 مسافر غرقا .
- **حادثة السفينة كوستا كونكورديا** : خلف غرقها في يناير 2012 مقتل 32 مسافر.

أنظر : صحيفة الشعب اليومية أونلاين بتاريخ: 2014/04/21 : على الموقع الالكتروني https//arabic.people.com.cn/93785/8604710 تم الاطلاع في 2020/03/13

الرئيسي في الحوادث البحرية ، حتى أنّه في بعض الأحيان يكون التطور والتقدم الصناعي نفسه سببا في وقوع الكوارث وارتفاع نسبة الخسائر ، إذ كثيرا ما تتسبب السرعة التي أصبحت تتمتع بها السفن في وقوع الكثير من الحوادث ، كما أنّ سعتها الكبيرة تزيد من في ارتفاع حجم الخسائر المادية والبشرية.

كل هذه الأسباب وغيرها حتمّت على المشرّع التدخل من أجل تنظيم هذا النّوع من النّقل من خلال وضع قواعد داخلية خاصة ، وتوقيع معاهدات دولية تضمن توفير الحماية اللّازمة للمسافرين ، كما تضمن حصولهم على التعويض المناسب في حالة تعرّضهم للأضرار أثناء تنفيذ عقد النّقل وذلك من خلال وضع نظام فعّال لمسؤولية النّاقل ، حيث يقول البروفيسور فيليب دلباك (Philippe Delebecque) " إنّ التعامل مع الحوادث قبل وقوعها يعني التعامل مع متطلبات السلامة المتعلقة بمنع وإصلاح الأضرار التي تلحق الأشخاص والممتلكات "[3]

فكان أوّل اهتمام للمجتمع الدولي هو توفير الحماية اللّازمة للمسافرين من خلال الاهتمام بموضوع السّلامة في البحار وتأمين الأرواح ، أين تم توقيع أوّل معاهدة في هذا الشأن ، وهي المعاهدة المتعلقة بتأمين سلامة الأرواح وتأمين الأمن البحري في 20 جانفي 1914 بعد الكارثة التي تعرضت لها الباخرة تيتانيك (TITANIC)[4] أعقب ذلك عدّت اتفاقيات اهتمّت بجانب سلامة السفن ومعاينتها ، منها الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن التي وقعت بلندن في 1969/06/23 ، بالإضافة الى الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن لعام 1966 والتي جاءت نتيجة رغبة الدول في توحيد

[3] Droit et sécurité dans les transports aériens et maririmes, Colloque intenational , uiversité paris1, panthéon Sorbonne , Paris, 2019, P171.

[4] زازة لخضر، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي ، دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار ، رسالة دكتوراه ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة وهران ، الجزائر ، 2009 ، ص124.

قواعد وحدود الغطس المرخص به للسفن حتى تضمن سلامة المسافرين والممتلكات في البحر.

ومع تولّي المنظمة البحرية الدولية (OMI)[5] زمام المبادرة دأبت على تشجيع اعتماد المواثيق الدولية لتعزيز السلامة البحرية ، أين نجحت في اعتماد الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار سولاس (SOLAS) في لندن بتاريخ 1974/11/01 كما نجحت في ادخال تعديلات هامة على هذه الأخيرة بعد ذلك.

غير أنّ الواقع أثبت مرة أخرى أنّ هذه الترسانة القانونية التي وضعت على المستويين الداخلي والدولي من أجل حماية المسافرين لم تنجح في منع وقوع الحوادث وبالتالي لم تنجح في منع تعرض المسافرين للأضرار أثناء عملية النّقل ، لذلك كان لا بد من التفكير في وضع آلية تسمح بالتعويض العادل للمسافرين المتضررين من عملية النّقل ، وفي نفس الوقت تزيد الضغط على النّاقل حتى يبذل أقصى جهده في حماية المسافرين ، وبالطبع لن يتأتى كل ذلك الّا من خلال تنظيم **مسؤولية النّاقل البحري للمسافرين** ، على اعتبار أنّ النّاقل هو العنصر الرئيسي الذي تدور حوله عملية النقل البحري، فعادة ما يكون لسلوك مقدم الخدمة الأثر البالغ على تنفيذ العقد ، لذلك نجد المشرّع عادة ما يركز على أحكام مسؤولية النّاقل دون التركيز على أحكام مسؤولية المسافر التي ترك تنظيمها للقواعد العامة أسوة بأي بعلاقة مماثلة.

---

[5] المنظمة البحرية الدولية (International Maritime Organisation) : تأسست رسميا عام 1948 تحت اسم المنظمة البحرية الاستشارية في أعقاب المؤتمر الدولي الذي عقد بالعاصمة السويسرية جنيف ، دخلت حيز النفاذ بعد عشر سنوات سنة 1958 ، وهي مؤسسة متخصصة تابعة لمنظمة الأمم المتحدة تسعى لضمان السلامة والأمن في مجال النقل البحري ولمنع تلوث مياه البحار والمحيطات بسبب السفن ، من خلال تشريع قوانين ومعايير واتفاقيات دولية تؤطر نشاط الشحن البحري في العالم ، يتألف الجسم التنظيمي للمنظمة من جمعية عمومية ، ومجلس ، وخمسة لجان أساسية (لجنة السلامة البحرية ، لجنة حماية الأوساط البحرية لجنة الشؤون القانونية لجنة التعاون التقني ، لجنة تبسيط المساطر) أنظر الموقع https // www.wikipedia.org

تم الاطلاع في: 2020/02/15

أثبتت التجربة التي مرّ بها النّقل البحري عدم ملائمة القواعد العامة للمسؤولية المدنية في معالجة الحوادث وتعويض الأضرار الناتجة عنها ، فالقواعد العامة تتطلب ضرورة إثبات خطأ المتسبب في الضرر حتى يتمكن المسافر من الحصول على حقه في تعويض ما لحقه من ضرر ، ولكن المسافر البعيد عن ظروف الحادث ، الجاهل بطريق عمل وتشغيل هذه السفن المتطورة ، سيجد نفسه في معظم الحالات عاجزا عن تقديم مثل هذا الإثبات ، هذا ما أدّى الى ضرورة إعادة النّظر في قواعد المسؤولية المدنية في النّقل البحري للمسافرين وتطويرها بما يتفق مع خصائص النّقل البحري الذي تحفه الأخطار من كل جانب ، ويتلاءم مع الظروف الحديثة التي كثيرا ما يصعب فيها على المسافر إثبات خطأ المتسبب في الحادث الذي تولد عنه الضرر لذلك تدخل المشرّع في العديد من البلدان وقام بتنظيم وتعديل قواعد المسؤولية المدنية للنّاقل البحري اعتمادا على ظهور وبلورة "مبدأ التزام النّاقل بضمان سلامة المسافر" على يد الفقه والقضاء الفرنسيين، وذلك بعد استجابت محكمة النقض الفرنسية لمطالب الفقه من خلال اصدار قرارها الشهير بتاريخ 1911/11/23، والذي أقرّت فيه بأنّ مسؤولية الناقل اتجاه المسافرين هي مسؤولية عقدية تفرض على النّاقل توصيل المسافر سليما معافى.، ولم تكتفي التشريعات بذلك فحسب بل حرصت على ادراج بعض القواعد الملزمة لطرفي العقد (النّاقل والمسافر) تراعي خصوصية النّقل البحري وتهدف الى تحقيق التوازن بين مصلحة النّاقل والمسافر.

إنّ المتمعن في التشريع الجزائري يتجلّى لديه أنّ هذا الأخير قد سار في نفس الاتجاه عندما قام بتنظيم عقد نقل المسافرين وأمتعتهم بحرا في الباب الخامس من القانون البحري في المواد من 821 إلى 859 ، أين تناول في الفصل الأوّل منه الأحكام العامة لعقد النّقل البحري في المواد من 821 إلى 825 وتناول في الفصل الثاني حالة تنفيذ العقد في المواد من 826 إلى 840 ، بينما قرر الفصل الثالث أحكام مسؤولية النّاقل البحري في المواد من 841 إلى 850 ، أمّا الفصل الرابع فقد نظم

دعاوى التعويض التي يمارسها المسافر المتضرر أو ذوي الحقوق ضد النّاقل البحري في المواد من 851 إلى 856 ، ليتطرق في الأخير الى وضعية المسافرين خفية في المواد من 857 إلى 859.[6]

ولكون النّقل البحري يتصف بالصّفة الدولية في معظم الأحيان فقد تضافرت جهود المجموعة الدولية في حل ما يواجهه من مشاكل ، حيث سعت مختلف المنظمات والمؤسسات الدولية الى وضع نظم موحدة تحكم الحالات التي يكون فيها النّقل دوليا أو على الاقل توحيد بعض القواعد الهامة التي تطبق على النّقل البحري ، ولقد أثمرت تلك الجهود الدولية عقد عدّة اتفاقيات تنظم عقد النّقل البحري وتنظم بالأخص مسؤولية ناقل المسافرين بحرا ، كما أسفرت عن تحول معظم الدوّل الى اقتباس معظم تشريعاتها الوطنية في هذا المجال من أحكام هذه الاتفاقيات ، وهنا نشير الى أنّه وعلى الرّغم من وضع معاهدة دوليّة تتعلق بالنّقل الجوي للركاب والبضائع في وارسو سنة 1929 ومعاهدة أخرى تتعلّق بنقل الركاب بطريق السكك الحديدية في برن سنة 1952 ، فإنّ نقل المسافرين بحرا ظل بعيدا عن أي تنظيم دولي الى غاية سنة 1961.

- فكانت البداية بتوقيع الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل المسافرين بطريق البحر ، في بروكسيل بتاريخ 29 أفريل 1961 ، هذه الأخيرة التي استلهم منها المشرّع الجزائري معظم أحكام مسؤولية النّاقل البحري للمسافرين[7].

---

[6] الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 1976/10/23 ، ج ر 29 لسنة 1977 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 1998/06/25 المعدل والمتمم بالقانون 10-04 المؤرخ في 2010/08/15 المتضمن القانون البحري الجزائري ج ر 46 لسنة 2010 ، بينما نظمه المشرع المصري في قانون التجارة البحرية المصري رقم 08 لسنة 1990 تحت عنوان نقل الأشخاص في الفصل الثاني من الباب الثالث ، المواد 248 الى 278 ، ونظمه المشرّع الفرنسي من خلال القانون رقم 420/66 المؤرخ في 18 جوان 1966 والمتعلق بعقود استغلال النّقل البحري المعدل بموجب القانون الصادر في 13 ديسمبر 1986، الملغى بموجب التعليمة 2010-1307.

[7] صادقت عليها الجزائر بموجب الأمر 73-02 المؤرخ في 05 جانفي 1973 ، ج ر رقم : 09 لسنة 1973.

– ثم تلاها توقيع الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل أمتعة المسافرين في بروكسيل بتاريخ 27 ماي 1967[8] ، وهي الأخرى استلهم منها المشرع الجزائري أحكام مسؤولية الناقل البحري عن الأمتعة.

– الاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل المسافرين وأمتعتهم بحرا الموقعة بأثينا بتاريخ 13 ديسمبر 1974 ، والتي دخلت حيز النفاذ بتاريخ 28 أفريل 1987 ، والمعدلة بموجب برتوكول لندن بتاريخ 19 نوفمبر 1976 الذي دخل حيز النفاذ بتاريخ 10 أفريل 1989 ، ثم عدّلت مرة أخرى ببرتوكول لندن بتاريخ 29 مارس 1990 الذي لم يدخل حيز النفاذ ، ليأتي بعده أهم تعديل على الاتفاقية خلال مؤتمر لندن المنعقد في الفترة الممتدة من 21 أكتوبر الى غاية 01 نوفمبر 2002 ، ونتج عنه اعتماد برتوكول لندن 2002 الذي دخل حيز النفاذ بتاريخ 23 أفريل 2014 ، مع العلم أنّ الجزائر لم تصادق لا على الاتفاقية الاصلية ولا على برتوكولاتها المعدلة الى غاية اللحظة.

بناء على ما تقدم سنقتصر في دراستنا من خلال هذه الرسالة على موضوع مسؤولية النّاقل البحري للمسافرين في عقد النقل باعتبارها أهم موضوعات هذا النوع من النقل ، وعليه سيخرج من نطاق دراستنا المسؤولية الجنائية للنّاقل إن كان لها محل لأنّ النّاقل لا تترتب عليه المسؤولية العقدية فقط عند وفاة أو اصابة المسافر أو تضرر أمتعته ، وإنما يسأل أيضا مسؤولية جنائية عن ذلك وتفرض عليه العقوبات المقررة في قانون العقوبات نتيجة صدور فعل غير مشروع من جانبه أو من جانب تابعيه كان سبب في وقوع الحادث الذي نتج عنه الضرر.

ستنصب دراستنا على هذه المسؤولية من حيث أنّها :

أولا : مسؤولية عقدية تترتب على الإخلال بعقد النّقل البحري للمسافرين الذي يربط بين النّاقل والمسافر.

---

[8] صادقت عليها الجزائر بموجب الأمر 73–03 المؤرخ في 05 جانفي 1973 ، ج ر رقم : 09 لسنة 1973.

ثانيا : مسؤولية للنّاقل البحري ، لذلك من الضروري ضبط مصطلح النّاقل البحري مع ابراز مسؤوليته عن الأخطاء الصادرة عن مختلف المتدخلين في عملية النّقل البحري وبيان مدى اكتسابهم لصفة النّاقل (تابعي النّاقل ، النّاقل المتعاقد ، النّاقل الفعلي الوكيل بالعمولة...)

ثالثا : مسؤولية عن الأضرار اللّاحقة بالمسافرين الذين يعدون طرفا في عقد النّقل المبرم مع النّاقل ، وبالتالي يخرج عنها المسؤولية عن طاقم السفينة الذي يخضع لعقد العمل البحري.

رابعا : تتمحور حالات مسؤولية النّاقل البحري في الأضرار الجسمانية ، ونخص بالذكر هنا حالتي الوفاة أو الاصابات الجسمانية ، بالإضافة الى الأضرار المادية سواء تمثل في ضرر التأخير ، أو الأضرار التي تلحق الأمتعة.

خامسا : النّقل البحري قد يكون نقلا داخليا كما قد يكون نقلا دوليا ، لذلك تتنوع مصادر التنظيم التشريعي لهذا الموضوع الى مصادر داخلية ومصادر دولية ، فإن كان النّقل داخليا خضعت مسؤولية النّاقل للقانون البحري الداخلي ، وإن كان النّقل دوليا كانت القواعد التي قررتها إحدى الاتفاقيات أو البرتوكولات التي عقدت منذ اتفاقية بروكسيل لعام 1961 الى غاية برتوكول لندن لعام 2002 المعدل لاتفاقية أثينا لعام 1974 هي التي تحكم مسؤولية النّاقل البحري للمسافرين ، مع الاشارة الى انّ أحكام مسؤولية النّاقل في القانون البحري الجزائري جاءت تقريبا مطابقة لأحكام اتفاقية بروكسيل لعام 1961 في شقها المتعلق بالأضرار الجسمانية ، ومطابقة لأحكام اتفاقية بروكسيل لعام 1967 في شقها المتعلق بالأضرار التي تلحق الأمتعة ، حتى أنها تحيلنا في الكثير من الأحيان الى هذه الاتفاقيات الدولية ، لذلك تكاد تكون القواعد التي تحكم النّقل الداخلي هي نفسها القواعد التي تحكم النّقل الدولي.

وانطلاقا مما سبق فإنّه يثور التساؤل حول النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري للمسافرين، مما يتطلب تحديد طبيعة هذه المسؤولية، خصوصا وأنّ هذه الأخيرة قد

عرفت تطورا نتيجة التطور التكنولوجي والاقتصادي للنقل البحري، كما يتطلب تحديد شروط تحقق هذه المسؤولية وآثارها، وعند دراسة كل عنصر من هذه العناصر سيثور التساؤل دائما عن مدى توفيق القواعد المنظمة لمسؤوية الناقل البحري في حماية المسافرين وتحقيق التوازن بين مصالحهم ومصالح الناقلين.

للإحاطة بكل جوانب الموضوع والإحاطة بالإشكالية الرّئيسية وتفرعاتها لا يمكن الاعتماد على منهج واحد في البحث ، لذلك تم الجمع بين عدّة مناهج ، فتم الاعتماد على المنهج التحليلي بشكل رئيسي لتحليل القواعد المنظمة لنقل المسافرين بحرا .

ولأنّ معظم قواعد القوانين الداخلية والقانون البحري الجزائري خصوصا مستمدة من الاتفاقيات الدولية كان لابد من المقارنة بينها من خلال الاستعانة بالمنهج المقارن حتى نتبين نقائص وايجابيات التشريع الجزائري ، وبدرجة أقل أعتمد على المنهج التاريخي لتبيان تطور مسؤولية النّاقل البحري.

بناء على ماتقدم تم تقسيم هذا البحث الى بابين على النحو التالي :

الباب الأوّل : أساس مسؤولية النّاقل البحري للمسافرين

الباب الثاني : آثار مسؤولية النّاقل البحري للمسافرين

الـبـــــــاب الأوّل

أسـاس مـسؤولـيـة الـنّـاقـل البـحري لـلـمسـافـريـن

لم يحظى نظام المسؤولية المدنية في نقل المسافرين عموما ونقلهم بحرا بصفة خاصة حتى أوائل القرن العشرين بتشريع خاص ، على خلاف نقل البضائع الذي حظي باهتمام التّشريع منذ القدم ، و يرجع سبب هذا التجاهل إن صح التعبير إلى النّظر آنذاك لنقل الأشخاص على أنّه قليل الأهميّة من النّاحية التجارية مقارنة بنقل البضائع حيث فرضت طبيعة النّظام الرأسمالي الاهتمام بالنواحي التجارية والصناعية ومصالح أرباب العمل والشركات على حساب مصالح البسطاء من أفراد المجتمع ، الاّ أنّ التطوّر الذي عرفته وسائل النّقل البحري فيما بعد وزيادة المخاطر المرتبطة بها حتمّت على المشرّع التدخل وتنظيم هذا النّوع من النّقل ، ولأنّ المسؤولية المدنية للنّاقل البحري تعتبر من أهم المواضيع ارتباطا بذلك ، فقد نالت النّصيب الأكبر من الاهتمام الذي صاحبه تضارب فقهي وقانوني حول نطاق الأحكام القانونية لهذه المسؤولية وذلك بسبب البحث الدائم عن كيفية تحقيق أكبر حماية للمسافر دون إثقال كاهل النّاقل.

بناء على ما ذكر أعلاه ، وبقصد تسليط الضوء على أساس مسؤولية النّاقل البحري للمسافرين ، تم تقسيم هذا الباب من الدراسة الى فصلين؛ نبيّن في **الفصل الأوّل طبيعة وصور مسؤولية الناقل البحري للمسافرين** ، بينما نبين في **الفصل الثاني شروط تحقق مسؤولية الناقل البحري للمسافرين** ، وكل ذلك وفق ما حددته الاتفاقيات الدولية وكل من التشريع الجزائري والفرنسي.

الفصل الأول
طبيعة وصور مسؤولية النّاقل البحري للمسافرين

إنّ البحث في طبيعة وصور مسؤولية النّاقل البحري للمسافرين ، يقودنا حتما الى البحث في تحديد طبيعة هذه المسؤولية ، أهي عقدية أم تنقصيرية ، وذلك من خلال دراسة التطور الذي مرّت به هذه المسؤولية الى أن استقرت على ماهي عليه الآن كما يقودنا أيضا الى البحث في مختلف الحالات التي تقوم فيها مسؤولية النّاقل اذا أخلّ هذا الأخير بالالتزامات التي تفرضها الطبيعة القانونية للمسؤرولية ، وتفرضها التشريعات الداخلية والمواثيق الدولية.

ندرس هذا الفصل ضمن مبحثين؛ نتناول في الأوّل طبيعة مسؤولية الناقل البحري للمسافرين ، وفي الثاني صور مسؤولية النّاقل البحري للمسافرين.

المبحث الأوّل

طبيعة مسؤولية النّاقل البحري للمسافرين

يعد النّقل من الأسباب الرئيسية التي أدّت إلى تطوير أفكار المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية على حد سواء ، فقد ترددت مسؤولية النّاقل من حيث القواعد التي تطبق عليها بين المسؤوليتين ، فأحيانا تطبق عليها قواعد المسؤولية العقدية وأحيانا أخرى تخضع لقواعد المسؤولية التقصيرية ، كما أنّ طبيعة هذه المسؤولية كانت تختلف من دولة لأخرى، إذ لم يكن هناك تشريع خاص بالنّقل البحري سواء على المستوى الوطني أو الدولي ، فكانت المحاكم تطبق على قضايا المسؤولية الخاصة بالنّقل البحري القواعد العامة في القانون التي بموجبها يتم تعويض المسافرين عن الأضرار التي تصيبهم من جراء خطأ النّاقل أو تابعيه ، وفي حالة وفاة المسافر ينتقل حق المطالبة بالتعويض إلى ذوي الحقوق.

الّا أنّ التطوّر التقني الكبير الذي عرفته وسائل النّقل البحري أواخر القرن التاسع عشر أدّت الى حدوث عدّة تطورات في طبيعة مسؤولية النّاقل البحري ، سواء اتجاه المسافرين (المطلب الأوّل) أو اتجاه ذوي الحقوق (المطلب الثاني) الى أن استقرت إلى ما هي عليه الآن.

المطلب الأوّل
طبيعة مسؤولية الناقل البحري اتجاه المسافرين

سنتناول من خلال هذا المطلب الطبيعة القانونية لمسؤولية النّاقل اتجاه المسافرين والتطور الذي مرّت به في كل من: فرنسا على اعتبار أنّ هذه المسؤولية قد نالت قسطا كبيرا من اهتمام الفقه والقضاء الفرنسي الذي استحدث لها مكانا خصبا مليئا بالاجتهادات الفقهية والأحكام القضائية (الفرع الأوّل) ، ثم نعرج بعد ذلك على طبيعة هذه المسؤولية وتطورها في كل من مصر والجزائر (الفرع الثاني)

الفرع الأوّل
طبيعة المسؤولية النّاقل البحري في فرنسا

عالج المشرّع الفرنسي في وقت مبكر وباهتمام كبير المسؤولية المترتبة عن نقل البضائع حيث نصّ من خلال أحكام المادة 1784 [9]من القانون المدني الفرنسي التي تقابلها المادة 47[10] من القانون التجاري الجزائري على التزام النّاقل بضمان سلامة البضاعة المنقولة طيلة فترة النّقل وهو التزام بتحقيق نتيجة لا يستطيع النّاقل دفعه إلّا إذا أثبت أنّ الضّرر يرجع إلى سبب أجنبي[11] .

وبمقابل ذلك أهمل الاهتمام بموضوع نقل المسافرين ، حيث خلا التشريع الفرنسي من النصوص القانونية التي تنظّم مسؤولية النّاقل البحري للمسافرين ، ممّا فتح المجال أمام اجتهاد الفقه والقضاء لملأ هذا الفراغ ، فكانت طبيعة المسؤولية التي يخضع لها

---

[9] Article 1784 C.C.F « Ils sont responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues et avariées par cas fortuit ou force majeure. »

[10] المادة 47 ق.ت.ج " يعد النّاقل مسئولا من وقت تسلمه الأشياء المراد نقلها ، عن ضياعها الكلي أو الجزئي أو تلفها أو التأخير في تسليمها. "

[11] زرهوني نبيلة ، الالتزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص ، المجلة القضائية للمحكمة العليا ، العدد1 ، 2013 ص 81.

النّاقل البحري أهم مجالات هذا الاجتهاد ، حيث عكف الفقه والقضاء الفرنسي وعلى مراحل من الزمن على محاولة تحديد طبيعة هذه المسؤولية ، أين تمّ إخضاعها في مرحلة أولى دامت طويلا للقواعد العامّة للمسؤولية التقصيرية القائمة على الخطأ الشخصي (أولا) ، ثم عدل عن ذلك تحت تأثير الثورة الصناعية والتطور التقني الكبير الذي عرفته وسائل النّقل بمختلف أنواعها والتي جعلت مأمورية المسافر المضرور في إثبات خطأ النّاقل شبه مستحيلة ، وهو ما جعل الفقه يتحرك ويمارس ضغوطات كبيرة على القضاء الفرنسي نتج عنها تراجع هذا الأخير عن اعتبار مسؤولية النّاقل عن سلامة المسافرين مسؤولية تقصيرية واستقر لديه أنّها مسؤولية عقدية ترتكز على الالتزام بضمان السّلامة (ثانيا)

أولا – إخضاع النّاقل البحري لقواعد المسؤولية التقصيرية :

رغم أنّ التشريع الفرنسي نجح في الفصل بين المسؤولية الجنائية والمدنية منذ نهاية القرن السابع عشر بفضل مجهودات الفقيه دوما الذي أبرز الفصل بين المسؤوليتين في كتاب له تحت عنوان (القوانين المدنية)[12] إلّا أنّ المسؤولية عن الأشياء غير الحيّة بقيت في معظمها خاضعة للقواعد العامة للمسؤولية التقصيرية فالتشريع الفرنسي وحتى أوائل القرن العشرين خلا من أي نص خاص ينظّم مسؤولية النّاقل عن الأضرار الجسمانية التي تصيب المسافرين.

وهذا ما جعل القضاء الفرنسي آنذاك وتحت ضغط شركات النقل يميل الى إخضاع هذا النّوع من المسؤولية إلى القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية مستندا في ذلك إلى

[12] فاضلي إدريس ، المسؤولية عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر 2006 ، ص 22.

أحكام المادة 1382 من القانون المدني الفرنسي [13] والتي تقضي ب:" كل عمل أيا كان يلحق ضررا بالغير يلزم من وقع بخطئه هذا الضرر أن يقوم بتعويضه" [14]

وبهذا فالمشرّع الفرنسي لم يخرج من خلال هذه المادّة عن القاعدة التي وضعها الفقيهان دوما وبوتيه عندما أقاما المسؤوليّة على أساس الخطأ في جانب المسؤول[15] وهو ما يفرض على المسافر المضرور إثبات الخطأ والضّرر والعلاقة السببية بينهما.

وقد أكّدت محكمة النّقض الفرنسية هذا الاتجاه من خلال حكم لها صدر في 10 نوفمبر 1884 تأييدا لحكم أصدرته محكمة كلارمونت لواز(Clermont Loise)[16] مقتضاه عدم إمكانيّة تطبيق أحكام المادة 1784 من القانون المدني الفرنسي على

---

[13] René rodière , Droit maritime,12[em] édition, D, France, 1997, p401.

[14] Article 1382 C.C.F (L'art. 1382 anc. a été repris à l'identique à l'art. 1240 issu de l'Ord. n° 2016-131 du 10 févr. 2016.) « Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est Arrivé à le réparer."

أخذ المشرع الفرنسي هذه المادة من القاعدة التي وضعها الفقيه دوما "كل الخسائر والأضرار التي تقع بفعل شخص سواء رجع هذا الفعل الى عدم التبصر أو الخفة أو الجهل بما ينبغي معرفته أو أي خطأ مهما كان هذا الخطأ يجب أن يقوم بالتعويض عنها من كان خطأه أو عدم تبصره سببا في وقوعها "

تقابلها المادة 124 من ق م ج " كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه ، ويسبّب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض "

[15] فاضلي إدريس ، المسؤولية عن الأشياء غير الحيّة في القانون المدني الجزائري ، المرجع السابق ، ص 26.

[16] تتلخص وقائع هذه القضية أن قطارا سريعا كان متأخرا عن الموعد المحدد بالجدول دهس أحد الركاب فقامت أرملته برفع دعوى تعويض رفضتها محكمة النقض لعدم تمكّن الأرملة من إثبات خطأ شركة النّقل كما رفضت محكمة النقض أن تطبق الأحكام الخاصة بالمسؤولية العقدية على مسؤولية ناقل الأشخاص وأوجبت تطبيق قواعد المسؤولية التقصيرية ولقد جاء في هذا الحكم :

" فيما يتعلق بقواعد المسؤولية المدنية يطبق على نقل المسافرين حصريا أحكام المادة 1382 ، ونتيجة لذلك يجب على المسافر الذي يطالب بالتعويض اثبات خطأ الناقل"

انتقد الاستاذ ساري Sarraut في تعليقه على هذا الحكم القضاء الفرنسي، بقوله : "من غير المنطق أن يتشدّد في مسؤولية ناقل الأشياء ، في الوقت الذي يوجب فيه على المسافر اثبات خطأ الناقل" . مشار اليه لدى : محمد علي عمران الالتزام بالسلامة وتطبيقاته في بعض العقود ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1980 ، ص12.

الأشخاص وقصر تطبيقها على الأشياء المنقولة فقط ، معلّلة ذلك بالاختلاف بين الأشياء والأشخاص ، فالأشياء تبقى ساكنة وغير متحركة وبالتالي تكون سيطرة النّاقل عليها سيطرة كاملة ، تجعله مدينا بالالتزام بضمان سلامتها ، بينما يتمتع المسافر بقدر من الحريّة في الحركة قد تجعل سلوكه في كثير من الأحيان هو سبب وقوع الضّرر لذلك ليس من العدل أن يكون النّاقل ضامنا لسلامة المسافرين كما يضمن سلامة الأشياء.

تبنّى القضاء الفرنسي في مجمله ما ذهبت إليه محكمة النّقض وأخضع مسؤولية ناقل المسافرين إلى القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية استنادا إلى نص المادة 1382 من القانون المدني الفرنسي ، التي تلزم المسافر المضرور بإثبات خطأ النّاقل للحصول على حقه في التعويض رغم صعوبة هذا الأمر[17].

ومع هذا فقد صنعت محكمة السّين التجاريّة الاستثناء بحكم لها صدر في 13 أفريل 1885 ألزمت من خلاله النّاقل بأن يوصل المسافر سليما معافى إلى جهة الوصول ، وما على النّاقل إذا ما أراد التخلص من هذه المسؤولية إلاّ إثبات السبب الأجنبي أو القوة القاهرة والحادث الفجائي[18].

هذا الموقف المتردد من القضاء الفرنسي جعله يتعرّض لانتقادات جمهور الفقهاء وخاصة الفقيها مارك سوزات(marc sauzet) وسانستيلات (sainctelette) وكان أساس هذا الانتقاد أنّه من غير المعقول التساهل مع شركات النّقل وتحميل عبء إثبات الخطأ للمسافر الذي غالبا ما يجد نفسه وهو الطرف الضعيف في موقف

[17] Philippe Delebecque , Michel Germain, Traité de droit commercial , 17eedition , Librairie Générale de droit de jurisprudence ,paris, 2004, p730.

[18] عبدالرحمان خليفاتي ، الالتزام بضمان السّلامة في عقد نقل الأشخاص ، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية ، الجزائر، ع2 ، سنة 2007 ، ص 171.

صعب عندما يكلّف بإثبات خطأ شركات نقل كبرى تفوقه قدرات مادية وتقنية وتستخدم آلات شديدة التعقيد لا يفقه في كيفية عملها شيئا [19].

كما نادى كل من الفقيهان سالي وجوسران بضرورة صرف النّظر عن الخطأ في المسؤولية المدنية عموما ، وفي المسؤولية عن الأشياء غير الحيّة بصفة خاصة ونشر سالي عدّة مقالات وتعليقات من سنة 1894 إلى سنة 1911 هاجم فيها فكرة الخطأ ، كما نشر جوسران كتابه الشهير عن المسؤولية عن الأشياء غير الحية سنة 1897.

أمام الانتقادات التي وجهها الفقه لفكرة تطبيق أحكام القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية على ناقل الأشخاص ، بسبب صعوبة إثبات خطأ الناقل من طرف المسافر خصوصا بعد الثورة الصناعية التي شهدتها أوروبا أواخر القرن التاسع عشر وظهور الآلات الميكانيكية ووسائل النقل المختلفة ، ردّ القضاء الفرنسي باللّجوء إلى عدة وسائل وأساليب هدف من خلالها إلى محاولة التخفيف من عبء إثبات الخطأ عن المضرور :

1_ التوسّع في فكرة الخطأ من خلال اللّجوء إلى قرائن الأحوال ، حيث اعتبر بعض الحوادث في حد ذاتها دليلا كافيا على خطأ النّاقل ، مثل سقوط أحد المسافرين من باب وسيلة النّقل.

إلاّ أنّ هذا الأسلوب المخفّف لعبء الإثبات كان تقديره متروكا لقاضي الموضوع فهو الّذي يقدّر قرائن الأحوال بكل حريّة واستقلالية ، ودون الخضوع لرقابة المحكمة العليا وهذا ما ينجم عنه اختلاف تقدير القضاة لنفس الحادث في الكثير من الأحيان[20].

---

[19] مختار رحماني ، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية ، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع الجزائر، 2003 ، ص43.

[20] فاضلي إدريس ، المرجع السابق، ص32.

2_ فرض القضاء على متعهدي النّقل مجموعة من الواجبات القانونيّة ، وأوجب عليهم اتخاذ الاحتياطات اللّازمة التي تضمن سلامة المسافر.

بيد أنّ هذه الوسيلة لم تكن ناجعة هي الأخرى ، لأنّها ألقت على المسافر المضرور عبئا آخر يتمثّل في إثبات عدم اتخاذ النّاقل الاحتيطات اللّازمة. [21]

لقد دفع عدم نجاح محاولات القضاء في تخفيف عبء إثبات الخطأ عن السافر من خلال الأساليب السابق ذكرها ، وقصور المادة 1382 من ق م ف ، محكمة النّقض إلى الأخذ بأحكام المادة 1384 من ق م ف التي تنصّ على " الشخص ليس مسؤول فقط عن الضّرر الّذي يحدثه بفعله الشخصي ، ولكنّه أيضا مسئول عن الضرر الذي يسببه الأشخاص الذين يسأل عنهم والأشياء التي تكون تحت حراسته "[22] وبهذا تكون مسؤولية ناقل المسافرين مفترضة على أساس الخطأ في الحراسة ، وهذا ما أخذت به محكمة بيسانسو Besançon من خلال حكم لها صدر في 05 ديسمبر 1905.[23]

إلّا أنّ الاستناد إلى هذه المادة لم يكن آنذاك يؤدّي إلى قيام قرينة قانونية على مسؤولية حارس الشيء بمجرد وقوع الضرر وهي قرينة لا يمكن دفعها إلّا بإثبات السبب الأجنبي بل كان يؤدّي إلى قيام قرينة بسيطة يجوز للنّاقل نقضها بإثبات بذله ما كان عليه من عناية ولو لم يثبت السبب الأجنبي[24]

---

[21] علي علي سليمان ، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري ، الطبعة اثانية ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 1989 ، ص86.

[22] Article 1384 C.C.F (L'art. 1384 anc. a été repris à l'identique à l'art. 1242 de l'Ord. nº 2016-131 du 10 févr. 2016) « On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde»

[23] وجدي عبدالواحد علي ، التعويض عن الإخلال بضمان سلامة الراكب والمسافر ، الطبعة الأولى شركة تاس مصر 2004 ، ص 15. مشار اليه لدى : بلغازي نورالدين ، الحماية القانونية للمسافر عن طريق البحر أطروحة دكتوراه كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة أبو بكر بلقايد ، 2019 ، ص100.

[24] عادل علي المقدادي ، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص ، دراسة مقارنة ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان ، 1997 ، ص 76.

أمام هذه العيوب وغيرها لجأ القضاء الفرنسي إلى حل آخر أكثر فعالية ، يتمثّل في ابتكار الالتزام بضمان السلامة ، حيث ظهرت أولى بوادر هذا الحل من خلال الحكم الّذي أصدرته محكمة بو (pau) في 02 فيفري 1910 قضت فيه بأنّه من غير المقبول أن لا يضمن النّاقل سلامة المسافر ويضمن سلامة الأشياء التي ينقلها وقد أكّدت المحكمة على وجود التزام محدد على عاتق النّاقل يضمن فيه سلامة المسافر ، فمن غير المعقول أن يوافق أي مسافر على التعاقد مع ناقل يتعهد فقط بضمان أمتعته ولا يضمن سلامته الشخصيه [25].

ثانيا – الاستقرار على إخضاع الناقل البحري لقواعد المسؤولية العقدية:

لم تجد محكمة النّقض الفرنسية إزاء الضغط الّذي مارسه الاتجاه الفقهي السّابق ذكره بقيادة الفقيهان مارك سوزات(marc sauzet) وسانستيلات (sainctelette) والتطوّر التقني الحاصل في وسائل النّقل الذي صعّب من مأمورية المسافر في إثبات خطأ النّاقل ، مناصا من الانتقال من تطبيق القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية إلى تطبيق قواعد المسؤولية العقديّة ، حيث أقرّت بوجود التزام تعاقدي بين المسافر والنّاقل يلزم هذا الأخير بإيصال المسافر سالما معافى (Sain et sauf) ، وما على النّاقل إذا ما أراد دفع هذه المسؤوليّة إلاّ اثبات رجوع الضرر الذي تعرّض له المسافر إلى سبب أجنبي لا يد له فيه ، أمّا المسافر المضرور فيكفي أن يثبت وجود العقد و وقوع الضرر أثناء تنفيذ هذا العقد.

وكان ذلك بمناسبة صدور القرار الشهير الذي لعب فيه النائب العام ساري (Sarrut) دورا كبيرا عن محكمة النقض الفرنسية في 21 نوفمبر 1911[26] ، حيث

---

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

[26] **CASSATION**, sur le pourvoi **de la Compagnie Générale Transatlantique**, d'un arrêt rendu, **le 25 juillet 1908**, par la Cour d'appel d'Alger, au profit de **Y... Hamida X...**
ARRET.
Du 21 Novembre 1911.
LA COUR,

Ouï en l'audience publique de ce jour, M. le conseiller Durand, en son rapport ; Maîtres Dambeza et Gault, avocats des parties, en leurs observations respectives, ainsi que M. Mérillon, avocat général, en ses conclusions ;
Après en avoir délibéré en la chambre du conseil ;
Sur l'unique moyen du pourvoi :
Vul'article 1134 du Code civil ;
Attendu que des qualités et des motifs de l'arrêt attaqué, il résulte que le billet de passage remis, en mars 1907, par la Compagnie Générale Transatlantique à Y... Hamida X..., lors de son embarquement à Tunis pour Bône, renfermait, sous l'article 11, une clause, attribuant compétence exclusive au tribunal de commerce de Marseille pour connaître des difficultés auxquelles l'exécution du contrat de transport pourrait donner lieu ;
Qu'au cours du voyage, Y... Hamida, à qui la Compagnie avait assigné une place dans le sous-pont, à côté des marchandises, a été grièvement blessé au pied par la chute d'un tonneau mal arrimé ;
Attendu que, quand une clause n'est pas illicite, l'acceptation du billet sur lequel elle est inscrite, implique, hors les cas de dol ou de fraude, acceptation, par le voyageur qui la reçoit, de la clause elle-même ;
Que, vainement, l'arrêt attaqué déclare que les clauses des billets de passage de la Compagnie Transatlantique, notamment l'article 11, ne régissent que le contrat de transport proprement dit et les difficultés pouvant résulter de son exécution, et qu'en réclamant une indemnité à la Compagnie pour la blessure qu'il avait reçue, Y... agissait contre elle non "en vertu de ce contrat et des stipulations dont il lui imputait la responsabilité" ;
Que l'exécution du contrat de transport comporte, en effet, pour le transporteur l'obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination, et que la cour d'Alger constate elle-même que c'est au cours de cette exécution et dans des circonstances s'y rattachant, que Y... a été victime de l'accident dont il poursuit la réparation ;
Attendu, dès lors, que c'est à tort que l'arrêt attaqué a refusé de donner effet à la clause ci-dessus =relatée et déclaré que le tribunal civil de Bône était compétent pour connaître de l'action en indemnité intentée par Y... Hamida contre la Compagnie Transatlantique ; Qu'en statuant ainsi, il a violé l'article ci-dessus visé ;
Par ces motifs, CASSE,
Décision attaquée : Cour d'appel Alger , du 25 juillet 1908
Titrages et résumés : COMMERCE MARITIME - Transport - Billet de passage - Clause attributive de juridiction - Passager blessé - Refus d'application Viole l'article 1134 du Code civil l'arrêt qui refuse de donner effet à la clause des billets de passage d'une compagnie de navigation attribuant compétence à un tribunal de commerce déterminé pour connaître des difficultés auxquelles l'exécution
=du contrat de transport pourrait donner lieu. L'acceptation du billet implique, en pareil cas, acceptation de la clause elle-même et obligation pour le passager, s'il est blessé au cours du transport et dans des circonstances se rattachant à son exécution, de porter son action, lorsqu'il agit en dommages-intérêts, devant le tribunal auquel juridiction a été attribuée par les billets.

Textes appliqués :
· Code civil 1134

Cite dans le site électronique : date de consultation : 05-08-2019
https://www.legifrance.gouve.fr

اعتبرت محكمة النقض من خلال هذا القرار مسؤولية ناقل المسافرين مسؤولية عقدية أساسها الالتزام بضمان السلامة ، وكان ذلك عند نظرها في قضية تتلخص وقائعها فيما يلي :

" انطلقت رحلة بحرية على متن إحدى السّفن التابعة للشركة العامة للملاحة عبر الأطلنطي (La Compagnie générale Transatlantique) من تونس في اتجاه مدينة بون (عنابة) الجزائرية ، و أثناء الرحلة تعرّض أحد المسافرين يدعى **زبيدي حميدة بن محمد** إلى إصابة خطيرة في رجله ، سقط عليها خزّان كان موضوع في السّفينة بطريقة معيبة ، رفع المسافر المضرور دعوى ضد الشركة النّاقلة مطالبا إيّاها بالتعويض أمام محكمة بون فدفعت الشركة بعدم اختصاص المحكمة المذكورة لوجود شرط في عقد النّقل يعطي الاختصاص المحلي لمحكمة مرسيليا ، التي قضت هي الأخرى برفض هذا الدّفع مؤسسة قضاءها على قواعد المسؤولية التقصيريّة لا العقدية ، وبالتالي لا مجال لإعمال الشروط الواردة في العقد المبرم بين الشركة النّاقلة والمسافر ، وأيّدتها في ذلك محكمة استئناف الجزائر.

ولمّا عرضت القضيّة على محكمة النّقض رفضت قرار محكمة الاستئناف وقضت بأنّ عقد النّقل المبرم بين الأطراف هو الأساس في تحديد طبيعة مسؤولية النّاقل والمسافر ولم تكتفي بذلك بل وضحت من خلال هذا القرار أن النّاقل لا يلتزم فقط بتوصيل المسافر إلى مكان الوصول بل عليه أن يوصله سالما معافى.[27]

" Lexécution du contrat de traonsport comport pour le transporteur lobligation de conduir le voyageur sain et sauf à destination " .

ثمّ تلاه قرار صدر في 27 جويلية 1913 عن الدائرة المدنية لمحكمة النّقض الفرنسية متعلّق بالنّقل البرّي تبنّت فيه نفس الحل ، حيث جاء فيه "....إنّ تسليم الراكب تذكرة نقل يتضمن بذاته ، ودون حاجة لاشتراط صريح التزام شركة السكك

[27] Philipe Delebecque, Droit maritime, Dalloze, TOMEII, 13e édition, France, 2014 , p577 .

الحديدية بتوصيل الراكب سالما معافى ، فإذا أصيب أثناء نقله ، تكون الشركة قد أخلّت بالتزامها ، ولم تنفّذ العقد..."[28]

كما أكّدت محكمة النّقض في حكمها الصادر في 28 يونيو 1916 على المسؤولية التعاقدية لناقل الأشخاص وأقرّت أنّ هذه المسؤولية تتضمّن التزاما بتوصيل المسافر إلى مقصده سالما و معافى ، ولا تبرأ ذمّة النّاقل من هذه المسؤولية إلاّ إذا أثبت أن الإصابة التي تعرض لها المسافر ترجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه[29]

وبهذا لم تعد مسؤولية النّاقل عن الأضرار التي يتعرّض لها المسافر أثناء تنفيذ عملية النّقل مسؤوليّة تقصيرية ، بل غدت مسؤولية عقديّة وفي إطار هذه المسؤوليّة يتحقّق الالتزام بضمان سلامة المسافر ، وبعبارة أخرى يقع على النّاقل التزام بتحقيق نتيجة ، وهذه النتيجة تتمثّل في ضمان وصول المسافر سليما معافى الى جهة الوصول [30].

ومع ذلك فقد تعرّض هذا الاتجاه الى انتقاد بعض الفقه ، حيث يرى الأستاذ ريبار(Riper) أنّ المسافر لا يعتبر شيء جامد يسلم الى النّاقل ، بل هو عبارة عن كائن حي له حرية الارادة والحركة داخل وسيلة النّقل ، لذلك قد يكون له دور اجابي في وقوع الحادث المسبب للضرر [31]

بعدما بيّنا كيف أن القضاء الفرنسي انتقل من تطبيق قواعد المسؤولية التقصيرية على مسؤولية الناقل البحري للمسافرين الى تطبيق قواعد المسؤولية العقدية بمساندة

---

[28] ابراهيم الدسوقي أبو الليل ، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي ، دار النهضة العربية القاهرة ، مصر ، 1980 ، ص37.

[29] ابراهيم الدسوقي ابو الليل ، المرجع السابق ، ص 37 .

[30] محمد علي عمران ، الالتزام بضمان السلامة وتطبيقاته في بعض العقود ، دار النهضة العربية، مصر 1980 ، ص17.

[31] Martine Remonde_ Gouilloude, Droit Maritime,2em édition, A.Pedone, France, 1993, P 465.

وتحفيز من الفقه ، لا بأس أن نلقي نظرة على كيفية ومدى مساهمة البلدان العربية في تطور هذه المسؤولية ، ونخص هنا بالذّكر كل من مصر والجزائر.

الفرع الثاني

طبيعة مسؤولية الناقل البحري في مصر والجزائر

على الرّغم من وجود العديد من الأسباب التي تجعل الحاجة إلى المسؤولية العقدية للنّاقل ، وإلزامه بضمان سلامة المسافر في البلدان العربية أكثر أهميّة منه في فرنسا كون النّاقل في هذه البلدان العربية ليس له القدرة على الوفاء بالتزاماته في الكثير من الأحوال ، كما أنّ طاقمه أقلّ مهارة وأقلّ اكتراثا ووسائل النقل أقلّ جودة وأمنا ، على خلاف ما هو في فرنسا أين اهتم المشرّع الفرنسي بتنظيم الوسائل الخاصّة بنقل الأشخاص من خلال اعتنائه بوضع وتحديد كافة المواصفات اللّازمة لسلامة المركبات المستخدمة في النّقل ، في وقت لم تكن فيه وسائل المواصلات قد تقدمت بعد ، إلاّ أنّ الفقه لم يعط مسؤولية النّاقل والتزامه بضمان السلامة الاهتمام الكافي والعناية التي يستحقها وقت إنشاء هذا الالتزام كما هو الحال في مصر[32] ، ونفس الشئ بالنسبة للجزائر مع وجود بعض التفاوت بينهما في ذلك كما سنرى.

أولا - طبيعة مسؤولية الناقل البحري في مصر:

مثلما هو عليه الحال في فرنسا انعدمت النّصوص القانونية المنظمة لمسؤولية ناقل الأشخاص في التشريع المصري ، ما جعل القضاء يتدخل لملأ هذا الفراغ التشريعي حيث رفض هو الآخر في مرحلة أولى فكرة المسؤولية العقدية للنّاقل ، ولم يكن النّاقل يسأل إلّا تقصيريا إذا ما أصاب المسافر أي ضرر أثناء تنفيذ عملية النّقل ، ثم تلا ذلك تحوّل واستقرار في مرحلة ثانية على الأخذ بأحكام المسؤولية العقدية.

[32] محمد علي عمران ، المرجع السابق ، ص06.

1- إخضاع مسؤولية الناقل لقواعد المسؤولية التقصيريّة:

رغم صدور بعض الأحكام عن القضاء المختلط[33] أشارت إلى مسؤولية النّاقل العقدية وتشدّدت اتجاهه من خلال رفض دفعه للمسؤولية إلاّ في اطار محدد ، وهو أن تكون الحوادث المسببة للضرر ناتجة عن قوّة قاهرة غير ممكنة التوقع ولا يمكن دفعها ومثال ذلك الحكم الصادر عن محكمة الاستئناف المختلطة في 23 ديسمبر 1886 والّذي أعفى المسافر المضرور من إثبات خطأ النّاقل وجعل مسؤولية هذا الأخير تفرض عليه ضمان سلامة المسافر على أساس عقدي[34]

إلاّ أنّ هذا القضاء لم يتعرّض لتكييف وتحديد طبيعة مسؤولية النّاقل ، كما لم يرد لديه الاصطلاح المتعارف عليه الآن ، ألا وهو الالتزام بضمان السّلامة ، وهنا يرى بعض الفقهاء المصريين أنّه رغم أنّ القضاء المختلط لم يشر صراحة آنذاك إلى طبيعة هذه المسؤولية إلا أنّه على ضوء الأحكام الصادرة يمكن القول أنّها كانت ذات طبيعة عقديّة ضمنيا[35].

ثم ما لبث أن تراجع القضاء المصري المختلط عن هذا الاتجاه ، ورفض صراحة فكرة المسؤوليّة العقديّة للنّاقل ، فهذا الأخير لا يسأل إلّا تقصيريا إذا ما أصاب المسافر ضررا أثناء تنفيذ عملية النقل ، وهذا ما يجعل المسافر ملزما بإثبات خطأ

---

[33] القضاء المختلط هو قضاء جل قضاته من رجال القانون الأوربيين وخاصة من فرنسا وبلجيكا ، أسسه الخديوي إسماعيل في أكتوبر 1875 ليتقاضى إليه رعايا الدول الأوروبية ، الذين كانت المعاهدات تمنع تعاملهم مع القضاء المصري المحلي ، اعتمدت فيه المحاكم على صيغة القانون المدني المستوحاة من التشريع المدني الفرنسي والبريطاني . أشار اليه : محمود التلتي، المرجع السابق ، ص 277.

[34] وردة عبارات محكمة الاستئناف المختلطة محملة شركة السكك الحديدية التي تحتكر أعمال النقل بالإلزام باستغلال هذا الاحتكار في ظروف تكفل السلامة الكاملة للمسافرين ، بإحكام الملاحظة لتوقع الحوادث والمراقبة لتجنب نتائجها وقد ألقى على عاتق تلك الشركات المسؤولية عن الحوادث التي تقع أثناء عملية النقل ، إلا إذا أقامت الدليل على رجوعها إلى حادث فجائي ، أو قوة قاهرة . أنظر : محمود التلتي ، النظرية العامة للالتزام بضمان سلامة الأشخاص ، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع ، القاهرة ، 1989 ، ص 277.

[35] محمود التلتي ، المرجع السابق ، ص 279.

النّاقل وعلاقة السببية بين ذلك الخطأ والضرر الّذي أصابه ، حيث تناولت محكمة الاستئناف المختلط في 07 فيفري 1912 مسألة تكييف مسؤولية ناقل المسافرين وقضت بأنّها مسؤولية تقصيرية استنادا إلى المادة 102 من تقنين التجارة المختلط وهو الاتجاه الذي شايعه القضاء المختلط في تلك المرحلة[36]

وقد اقتصر القضاء المختلط في حماية المسافرين على فرض طائفة من الواجبات القانونية على النّاقلين ، تكون في مجموعها اتخاذ أشد الاحتياطات لضمان سلامة المسافرين ، كما لجأ إلى العديد من قرائن الأحوال واعتبر بعض الحوادث تحمل في ذاتها الدّليل على خطأ النّاقل ، وكثيرا ما وجد القضاء في قرائن الأحوال وسيلة لقلب عبء الإثبات وذلك إمّا بالرّجوع إلى القواعد العامّة المتعلّقة بالعقود ، أو الرجوع إلى النصوص المتعلّقة بنقل البضائع والتوسّع في تفسيرها[37].

2- الإستقرار على إخضاع النّاقل البحري لقواعد المسؤولية العقديّة:

أمام التطوّر الذي عرفته وسائل النّقل ، وزيادة عدد حوادث النّقل مع تعذّر إثبات خطأ النّاقل تحوّل القضاء المصري أخيرا إلى المذهب الّذي سار عليه القضاء الفرنسي ونادى بتطبيق قواعد المسؤوليّة العقديّة على النّاقل إذا لحق المسافر أي ضرر أثناء فترة النّقل[38] وبدأ ذلك بحكم أصدرته محكمة القاهرة الجزائية المختلطة في شهر مارس من سنة 1933[39] أخذت فيه بقواعد المسؤوليّة العقديّة على الحوادث الناجمة عن نقل الأشخاص ، ثم تلى ذلك حكم أصدرته محكمة الاستئناف المختلطة في 28 فيفري

---

[36] محمد وحيد محمد علي ، الإلتزام بالسلامة في العقود ، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع ، مصر،2001 ص 20.

[37] محمود علي عمران ، المرجع السابق ، ص 33.

[38] أحمد زكي عويس ، عقد نقل المسافرين بحرا و أمتعتهم ، المرجع السابق ، 227.

[39] محكمة القاهرة الجزئية المختلط مارس 1933 ، جازيت المحاكم المختلطة ، السنة 25 ، ص 29 ، رقم 51 محمود علي عمران ، المرجع السابق ، ص 33.

1935 قضت فيه بأنّ ناقل المسافرين مسؤول مسؤولية عقديّة ، وهو ما يلزمه بتعويض المسافرين عن الأضرار والإصابات التي يتعرّضون لها أثناء تنفيذ هذا العقد كما أنّ النّاقل لا يستطيع دفع هذه المسؤولية والتزامه بإيصال المسافر سليما معافى إلاّ بإثبات السبب الأجنبي الّذي لا يد له [40]

ولعلّ أهم حكم أصدره القضاء الوطني المصري في هذا الموضوع صدر عن محكمة استئناف الإسكندريّة في 05 فيفري 1950 ، اتخذت فيه موقفا محددا بتكييف مسؤولية النّاقل على أنّها مسؤولية عقديّة ، وفرضت على النّاقل الالتزام بإيصال المسافر سليما معافى بقولها " عند انعدام النّص الصريح في عقد النّقل على ضمان النّاقل للرّاكب الذي تعهد بنقله يعتبر النّاقل مسئولا مسؤوليّة تعاقديّة على أساس اشتمال العقد على التزام ضمـني من جانبه بإيصال الرّاكب سالما إلى الجهة التي يتعهّد بنقله إليها "[41]

ولقد أنشأ القضاء في مصر الالتزام بضمان السلامة قياسا على المسؤولية العقدية للنّاقل قياسا على المسؤولية المنصوص عليه بالنسبة لناقل الأشياء ، حيث جاء أيضا في الحكم المذكور أعلاه " وحيث أنّه عن المسؤولية التعاقدية التي استند إليها الحكم فهي بحسب ما أورد في أسبابه آتية من أنّه إذا كان أمين النّقل ضامنا للأشياء الّتي يتولى نقلها إلاّ في حالة حصول تلفها أو ضياعها بسبب عيب ناشئ عنها أو بسبب قوة قاهرة أو خطأ أو إهماله وذلك طبقا للمادة 97 من قانون التجارة فإنّه سيكون مسؤولا من باب أولى عمّا يقع من الحوادث للأشخاص الذين يتعهّد بنقلهم "

---

[40] محكمة الاستئناف المختلطة ، مجلة التشريع والقضاء المختلط ، السنة 48 ص 176 .

أشار اليه : محمود التلتي، المرجع السابق، ص 281.

[41] استئناف الاسكندرية في 05 فيفري 1950 المحاماة السنة 30 رقم 276 ص 501 ، مجلة التشريع و القضاء السنة الثانية 1949.1950 ، ص 277 و ما بعدها وتعليق سليمان مرقص . أنظر : محمود التلتي ، المرجع السابق ، ص 283.

أيّدت محكمة النّقض هذا الاتجاه في حكمها الصادر عن الدائرة المدنية بتاريخ 26 أفريل 1962 بقولها " عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق النّاقل التزاما بضمان سلامة الرّاكب بمعنى أنّه يكون ملتزما بتوصيله إلى الجهة المتفق عليها سليما وهو التزام بتحقيق غاية ، حيث أنّه إذا أصيب الرّاكب فإنّه يكفي أن يثبت أنّه أصيب أثناء تنفيذ عقد النّقل ، ويعتبر هذا اثباتا منه بعدم قيام النّاقل بالتزامه ومن ثمّ تقوم مسؤولية النّاقل عن هذا الضّرر بغير حاجة لإثبات وقوع خطأ من جانبه ، ولا ترتفع هذه المسؤولية الا إذا أثبت هو أنّ الحادث ناشئ من قوة قاهرة أو عن خطأ من الراكب المضرور ، أو خطأ من الغير "[42]

كما قضت محكمة النّقض المصرية في 27 جانفي 1966 بما يأتي " إنّ عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق النّاقل التزاما بضمان سلامة الركاب ، بمعنى أن يوصله الى الجهة المتفق عليها سليما وهذا الالتزام هو التزام بتحقيق غاية فإذا أصيب الرّاكب فإنّه يكفي أن يثبت أنّه أصيب أثناء تنفيذ عقد النّقل ويعتبر هذا إثباتا منه بعدم قيام النّاقل بالتزامه فتقوم مسؤولية النّاقل عن هذا الضرر بغير حاجة الى إثبات وقوع خطأ من جانب النّاقل" [43]

شايع القضاء المصري بعد ذلك ما ذهبت إليه محكمة النّقض واستقر على تحميل النّاقل بالالتزام التعاقدي وضمان سلامة المسافرين أثناء تنفيذ عقد النّقل المتفق عليه وحتى الآن لازال هذا الالتزام يلقى قبولا من القضاء المصري.

نشير في الأخير إلى أنّ البعض من الفقهاء المصريين يرى أسبقية القضاء المصري في الكشف عن مسؤولية النّاقل العقدية والالتزام بضمان السّلامة ، اعتمادا على الحكم المشار إليه سابقا والصادر عن محكمة الاستئناف المختلطة في 23 ديسمبر 1886 ، وهو ما نرى فيه نوع من المبالغة كون هذا الحكم صدر عن قضاء

---

[42] مجموعة أحكام النقض س13 ، ص 522 ، ق 79 . أشار اليه : ابراهيم الدسوقي ابوالليل ، المرجع السابق ص34.

[43] مجموعة أحكام النقض س17 رقم 26 العدد الأول ص 169. أشار اليه : محمد علي عمران ، المرجع السابق ص 36.

مختلط قضاته أوربيين ، وهو حكم شاذ لم يشر صراحة الى نوع مسؤولية النّاقل والالتزام بضمان بالسّلامة ، مثله مثل الحكم الذي سبقه به القضاء الفرنسي و صدر عن محكمة السين التجارية في 13 أفريل 1885 ومع ذلك لم يأخذ كمرجع لنشأة المسؤولية العقدية للنّاقل والالتزام بالسلامة.

ثانيا – طبيعة مسؤولية النّاقل البحري في الجزائر:

لا نكاد نعثر على مساهمة للقضاء ، والفقه الجزائري في تقرير المسؤولية العقدية للنّاقل البحري ولا في نشأة الالتزام بضمان السّلامة ، وهذا أمر منطقي كون الجزائر كانت خاضعة خلال الفترة التي تطوّرت فيها مسؤولية النّاقل البحري ونشأ فيها هذا الالتزام للاستعمار الفرنسي ، الذي فرض منظومته القضائيّة والقانونيّة على الجزائريين فالباحث لا يكاد يلمس للفقه الجزائري إلاّ دورا محدودا لا يكفي للقول بأنّه أسهم في إنشاء هذا الالتزام .

إلاّ أنّ المشرّع الجزائري عكف بعد الاستقلال على معالجة موضوع نقل المسافرين بكل أنواعه ، سواء البحري أو البري أو الجوي ، ومن خلال ذلك ذهب الى اعتبار مسؤولية ناقل المسافرين مسؤولية عقدية ، فنصّت المادة 62 من القانون التجاري على أنّه " يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النّقل سلامة المسافر وأن يوصله الى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعيّن في العقد "، كما نصّت المادة 821 من الأمر 80.76 الصادر في 1976/10/23 المعدل والمتمم والمتضمن القانون البحري الجزائري صراحة على المسؤولية العقدية للناقل البحري بقولها " يلتزم المجهز بموجب عقد نقل المسافرين بنقل المسافر وأمتعته ان وجدت عن طريق البحر ولمسافة معيّنة مقابل دفع المسافر أجرة السّفر "

وقد أكّد القضاء الجزائري في قرار المحكمة العليا الصادر في 30 مارس 1989 على الطابع العقدي لمسؤولية النّاقل على اساس الالتزام بضمان السلامة " إذا كان من السائد فقها وقضاء أنّ العقد شريعة المتعاقدين ، فإنّ ذلك الأمر ليس مطلقا في عقد

نقل الأشخاص الذي أوجب فيه القانون على النّاقل ضمان سلامة المسافر وتحمله المسؤولية المترتبة عن إخلاله بذلك الإلتزام....."[44]

ولكن رغم نص المشرع الجزائري على الطبيعة العقدية لمسؤولية الناقل البحري للمسافرين على غرار المشرّع الفرنسي والمصري ، الاّ أنّ هذه المسؤولية العقدية تم تقييدها بأحكام وقواعد قانونية وردت ضمن نصوص القوانين الداخلية ، ونصوص الاتفاقيات الدولية وهذا ما سنقف عليه من خلال مختلف مراحل هذه الدراسة.

المطلب الثاني

طبيعة مسؤولية النّاقل البحري اتجاه ذوي الحقوق

بعد استقرار القضاء الفرنسي والرّأي الراجح من الفقه على خضوع مسؤولية النّاقل البحري اتجاه المسافرين لأحكام وقواعد المسؤولية العقدية ، كان لا بد من تحديد طبيعة المسؤولية التي يجب أن يخضع لها النّاقل في مواجهة ورثة أو ذوي حقوق المسافر الذي لقي حتفه أثناء فترة النّقل .

لقد كانت طبيعة هذه المسؤولية محلا لكثير من الخلافات والتساؤلات ، من خلال طرح السؤال القديم الجديد ، هل مسؤولية النّاقل البحري اتجاه ذوي الحقوق عقدية أم تقصيرية ؟

للإجابة على هذه الإشكالية سنقوم بدراسة وتناول تطور مسؤولية النّاقل البحري اتجاه ذوي الحقوق(الورثة والأشخاص المعالين) في حالة وفاة المسافر (الفرع الأوّل) ثم نتناول بعد ذلك طبيعة مسؤولية النّاقل البحري اتجاه ذوي الحقوق وفقا للاتفاقيات الدولية والقانونين الفرنسي والجزائري (الفرع الثاني).

---

[44] المحكمة العليا، الغرفة المدنية، قرار رقم 27429، بتاريخ 30 مارس 1989، المجلة القضائية ، العدد الأول 1989.

الفرع الأوّل
تطور طبيعة مسؤولية النّاقل البحري اتجاه ذوي الحقوق

في البداية لم يكن لورثة المسافر المتوفى الحق في مساءلة النّاقل إلّا على الأساس التقصيري إعمالا للقواعد العامة لهذه المسؤولية التي تتطلب اثبات خطأ النّاقل ، على أساس أنّ الالتزام بضمان السلامة وجد لحماية المسافر المتعاقد مع النّاقل دون غيره لذلك لم يكن لذوي الحقوق الاستناد عليه في مواجهة النّاقل.

بيد أنّ الصعوبات التي واجهت الورثة في اثبات خطأ النّاقل جعلت القضاء يعدل عن هذا الاتجاه ، ويقر ابتداء من 1932 بمسؤولية النّاقل العقدية اتجاه ورثة المسافر وقد علّلت محكمة النّقض الفرنسية ذلك بوجود اشتراط ضمني لمصلحة الغير في عقد النّقل الذي ابرم بين النّاقل والمسافر[45]، وبمقتضى هذا الاشتراط يكون لورثة المسافر الهالك حق الخيار بين رفع دعوى عقدية يتلقونها من مورثهم أو التنازل عن الدعوى العقدية ورفع دعوى تقصيرية[46]

ثم عدل عن هذا الاتجاه هو الآخر لعدم واقعيته ، وتقرّر خضوع النّاقل في مواجهة ورثة المسافر الهالك خلال فترة النّقل لمسؤوليتين متميزتين[47]، مسؤولية ناتجة

---

[45] ابراهيم الدسوقي ابوالليل ، المرجع السايق ، ص42.

[46] دلال يزيد ، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الداخلي والدولي ، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه ، في القانون الخاص ، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، الجزائر ، 2009 ، 349.

[47] علي علي سليمان ، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري ، ط 5 ، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر 2003 ، ص 123.

Philipe Delebecque, Droit maritime, TOMEII, 13e édition, Dalloze, France, 2014 , P 578 .

تبنى القضاء المصري هذا التمييز بين المسؤوليتين : المسؤولية الناتجة عن الحق الموروث(دعوى الاستخلاف) والمسؤولية عن الأضرار الشخصية للورثة (الدعوى الشخصية) في قرار صدر عن محكمة النّقض، مما جاء فيه " .. و كان طلب الطاعنين للتعويض الموروث مع طلبهم التعويض عما أصابهم من أضرار لا يعتبر جمعا بين المسؤوليتين العقدية والتقصيرية عن ضرر واحد لاختلاف موضوع كل من الطلبين والدائن فيهما ، ذلك بأن التعويض الموروث إنما هو تعويض مستحق للمورث عن ضرر أصابه وتعلق الحق فيه بتركته وآل االى ورثته

عن انصراف أثر عقد النّقل الى الورثة ، أي ناتجة عن ما يعرف بالضرر الموروث le dommage transmis (أولا) ، ومسؤولية ناتجة عن الأضرار الشخصية التي لحقت بذوي الحقوق (ورثة، ومعالين) نتيجة وفاة المسافر ، أو بما يسمى المسؤولية الناتجة عن الضرر المرتد le dommage par ricochet(ثانيا).

أولا –المسؤولية الناتجة عن انصراف أثر عقد النّقل الى الورثة :

إنّ انصراف أثر عقد النّقل الى الورثة يعني أنّ الحقوق التي يولدها العقد تنتقل اليهم بعد موت المورّث ، وأنّ الحقوق التي ينشئها العقد تنتقل اليهم أيضا ، وبالتالي يكون للورثة حق المطالبة بما كان للمسافر من حق في ذمة النّاقل على أساس قواعد المسؤولية العقدية[48] لأنّ هذا الحق يورث عن المسافر.

ومع ذلك فقد ثار نقاش فقهي وقضائي حول حق الورثة في التمسك بالمسؤولية العقدية للنّاقل اذا كانت وفاة مورثهم فورية؟[49]

ـ ذهب البعض من الفقهاء ومنهم الفقيه جوسران الى القول بمسؤولية النّاقل العقدية في مواجهة الورثة عندما تكون الوفاة قد وقعت بعد فترة من الحادث الذي أدّى الى وفاة

بوفاته فتحدد أنصبتهم فيه وفقا لقواعد الميراث ، بينما التعويض الأخر هو ضرر لحق بالورثة نتيجة وفاة مورثهم و تعلق الحق فيه بأشخاصهم ، ولما كان الحكم المطعون فيه قد خالف هذا النّظر فاعتبر أنّ طلبي التعويض جمعا بين المسؤوليتين العقدية والتقصيرية عن ضرر واحد ورتب على ذلك قضاؤه برفض طلب التعويض عن الأضرار التي أصابت الطاعنين بسبب موت مورثهم فإنّه يكون قد أخطأ في تطبيق القانون " نقض مصري 1981/04/29 . أنظر : عزالدين الدناصوري، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء ، دون دار نشر، 1988 ، ص 1099.

[48] يعتبر انتقال الحق المورث الى الوارث من أحكام الميراث التي يطبق عليها قانون الميراث في الجزائر و الذي يوافق الشريعة الاسلامية في أغلب إلأحوال ، مع الأخذ في الحسبان المبدأ الخاص للشريعة الاسلامية الذي يقضي بألا تركة إلا بعد توزيع الديون ، و أن هذا الحق ينقضي إذا تنازل عنه المسافر المورث حال حياته .

أنظر : عبدالرزاق السنهوري ، نظرية العقد ، ج2 ، ط 2 ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 1998 ص 731.

[49] علي علي سليمان ، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري ، المرجع السابق ، ص 123.

المسافر أمّا اذا كانت الوفاة فورية فلا يحق للورثة التمسك بالمسؤولية العقدية في مواجهة النّاقل وحجتهم في ذلك أنّ الورثة لا يتلقون عن مورثهم الّا الحقوق القائمة فعلا ، وموت المسافر عقب اصابته مباشرة لا ينشىء له أي حق في التعويض وبالتّالي لا يحق للورثة مساءلة النّاقل عقديا في هذه الحالة[50] ويحق لهم فقط مساءلته تقصيريا عن الأضرار الشخصية التي تعرضوا لها بسبب وفاة مورثهم.

ـ عارضت طائفة أخرى من الفقهاء هذا الاتجاه ، وذهبت الى القول أنّ المسافر المتوفى نتيجة حادث ما خلال فترة النّقل ، ينشأ له حق في التعويض اتجاه النّاقل على أساس قواعد المسؤولية العقدية وهذا الحق ينتقل الى ورثة المسافر سواء كانت وفاة المسافر فورية أو بعد فترة من الزمن[51].

رغم اتفاق أنصار هذه الطائفة مع الطائفة الأولى من الفقهاء في الأخذ بأحكام المسؤولية العقدية في الحالة التي تكون فيها وفاة المسافر بعد فترة من الزمن ، الا أنّه وقع خلاف في الحالة التي يتوفى فيها المسافر فوريا ، فأنصار هذا الاتجاه ذهبوا الى اخضاع هذه الأخيرة لقواعد المسؤولية العقدية ، وحجتهم في ذلك أنّه مهما كانت سرعة وفاة المسافر كبيرة لابد أن تسبقها مدة زمنية يكون فيها هذا المسافر مصابا ، تأسيسا على أنّ الحادثة القاضية لابد أن تسبق زهوق الروح كما يسبق كل سبب نتيجته[52] لذلك تعتبر المدة الزمنية التي تسبق الوفاة كافية لإنشاء حق للمسافر في ذمة النّاقل

---

[50] جوسران في تعليقه على منشور بدالوز 1929-2-1961 . أنظر : عادل علي المقدادي ، المرجع السابق ص235.

[51] من انصار هذا الرأي الفقهاء : مازو ، ديموجي، لالو في دالوز في مقال بعنوان (ذوو الحق في التعويض عن الحوادث المميتة)، سليمان مرقس في بحثه بعنوان (انتقال الحق في التعويض الى ورثة المجني عليه) .

أنظر : عادل علي المقدادي ، المرجع السابق ، ص 236.

[52] ابراهيم الدسوقي ابو الليل ، المرجع السابق ، ص 45.

وهذا الحق ينتقل الى الورثة بعد وفاة المسافر ما يمكّنهم من الرجوع على النّاقل استنادا الى عقد النّقل [53] .

ولا شك أنّ هذا الرأي الأخير هو الأقرب إلى الصواب ، كون الحجة التي ساقها أصحاب هذا الرّأي فيها الكثير من الإقناع ، فالوفاة مهما كانت عاجلة فإنّها لا تكون الا بعد وقت من وقوع الفعل الضار ، وهذا الفعل لابد أن يسبق الموت ولو بلحظة وفي هذه اللّحظة يتحقق حق المصاب في التعويض وينتقل بعد وفاته الى الورثة ، مما يمكنهم من الرجوع على النّاقل بمقتضى أحكام المسؤولية العقدية ، لذلك يعتبر الأخذ بالرأي الأول الذي يقصر حق الورثة في مساءلة الناقل عقديا على الحالة التي تكون فيها وفاة مورثهم بعد فترة من الزمن دون الحالة التي تكون فيها وفاته فورية منافيا للعدالة ، فهو يجعل من مركز المسافر الذي يتوفي فورا أقل من مركز المسافر الذي يصاب دون أن يموت أو حتى إذا مات بعد فترة من الزمن.

وهو ما أيّدته محكمة النقض الفرنسية بإصدرها حكما في سنة 1976 قالت فيه أنّ الموت الفوري من الحادث لا يمنع من أن تكون بينه وبين الحادث لحظة ، ولو قصيرة تسمح بنشوء الحق في التعويض ، و دخوله في ذمة المضرور ، ومن ثم ينتقل هذا الحق الى الورثة[54] .

كما أيّدت محكمة النّقض المصرية هذا الرأي في حكم لها جاء فيه " إذا ما أدّت الاصابة الى وفاة المسافر من قبل رفع دعواه ، فإنّه يكون أهلا فيما يسبق الموت ولو بلحظة لكسب الحقوق ، ومن بينها حقه في التعويض عن الضرر الذي لحقه وحسبما يتطور هذا الضرر ويتفاقم ، ومتى ثبت له هذا الحق قبل وفاته فإنّ ورثته يتلقونه عنه في تركته ويحق لهم المطالبة تأسيسا عل تحقق مسؤولية عقد النّقل الذي كان المورث طرفا فيه[55]

---

[53] بلغازي نورالدين ، المرجع السابق ، ص 263.

[54] صدر هذا الحكم عن الدائرة المختلطة في 1976/04/30 و نشر في داللوز سنة 1977 برقم 185.

[55] حكم نقض في 29 إفريل 1981 . أنظر: محمود التلتي ، المرجع السابق ، ص 292.

أمّا اذا رجعنا الى الفقه والقضاء الجزائري فإننا لا نعثر على أي شروط تتعلق بانتقال التعويض الى الورثة ، وتطبيقا لذلك قضت المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 2001/05/22 بأنّ " الحق في التعويض الناشئ قبل وفاة الضحية ينتقل إلى الورثة "[56]

ثانيا- المسؤولية الناتجة عن الأضرار الشخصية(الضرر المرتد dommage par ricochet):

قد لا يباشر ذوي حقوق المسافر الهالك دعواهم باعتبارهم ورثة ، بل يطالبون عن طريق دعوى شخصية بالتعويض عن الضرر الذي أصابهم مباشرة[57]، ورفع الدعوى بصفة أصلية لا بوصفهم ورثة للمضرور ، حيث يكون لكل شخص متضرر من وفاة المسافر سواء كان من الورثة أو من غير الورثة حق المطالبة بما أصابهم من ضرر شخصي مادي أو معنوي نتيجة وفاة مورثهم أو معيلهم[58] ، فذوي الحقوق هنا أوسع

[56] الغرفة المدنية ، ملف رقم 105112 ، المجلة القضائية ، العدد 2 ، 2003 ، ص 111.

[57] يسمى هذا الضرر بالضرر المرتد ، وهو يشمل كل من كان المسافر ملزما بالانفاق عليه ، وذلك تطبيقا للقواعد العامة للمسؤولية في كل من القانون الفرنسي أو القانون الجزائري ، حيث تقض المادة 124 ق م ج " كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه ، ويسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض"

[58] لم يحدد المشرّع الجزائري الأشخاص المخوّل لهم مساءلة النّاقل البحري في حالة وفاة المسافر ، وهذا ما يعطي لكل شخص سواء كان من الورثة أو من غيرهم الحق في مساءلة النّاقل عن الأضرار التي لحقت بهم نتيجة وفاة المسافر وفي هذا اثقال لكاهل النّاقل البحري ، لذلك يستحسن القياس في هذا الشّأن بالقانون المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، رقم 31/88 الذي لا يعطي الحق في التعويض عن الضرر المادي في حالة وفاة الضحية إلّا للزوج أو الزوجة ، الأبناء القصر الأب و الأم و الأشخاص الآخرون تحت الكفالة ، أما عن الضرر المعنوي فيعطي الحق في التعويض للأب و الأم و الزوج و أولاد الضحية قصرا كانوا أو بالغين. الأمر رقم 74_15 المؤرخ في 1974/01/30 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن حوادث المرور ، المعدل و المتمم بالقانون رقم 31/88 المؤرخ في 1988/07/19 ، ج ر 1988/29.

نطاقا من الخلف الوارث ، حيث يشمل في فرنسا كل من كان يعوله المسافر المتوفى وكان يعتمد في معيشته على معوناته بل ويشمل حتى الخطيبة[59].

وهنا يطرح التساؤل مرة أخرى عن طبيعة مسؤولية النّاقل اتجاه ذوي الحقوق ؟ بعبارة أخرى هل يمكن أن تستند هذه المسؤولية الى عقد النّقل الذي لم يكونوا أطرافا فيه وبالتالي تكون مسؤولية النّاقل اتجاههم مسؤولية عقدية ، أم لا يكون لهم ذلك ويقتصر رجوعهم على هذا النّاقل وفق أحكام المسؤولية التقصيرية ؟

في البداية لم يكن لذوي الحقوق مساءلة النّاقل عن الضرر الشخصي الذي أصابهم نتيجة وفاة مورثهم الّا على أساس القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية[60] ، وهو ما يلزمهم بإثبات خطأ النّاقل للحصول على التعويض ، لأنّهم انما يطالبون هنا بالتعويض عن الضرر الذي اصابهم شخصيا ولا يطالبون بحق موروث عن المسافر لذلك لا يجوز ان تستند دعواهم الى عقد النّقل الذي لم يكونوا أطرافا فيه ، الّا أنّ هذا التوجه أعاد طرح الإشكال الذي واجه المسافر قبل اقرار المسؤولية العقدية للنّاقل ، من حيث صعوبة اثبات ذوي الحقوق لخطأ النّاقل في الكثير من الأحيان ، وبالتالي حرمانهم من التعويض[61] .

هذه الصعوبة التي واجهت ذوي الحقوق في اثبات خطأ النّاقل ، جعلت القضاء الفرنسي يتراجع عن هذا الاتجاه ، و يقرر للورثة حق التمسك بالمسؤولية العقدية في مواجهة النّاقل للمطالبة بالتعويض عمّا أصابهم من ضرر شخصي ، وقد استند هذا القضاء الى وجود اشتراط لمصلحة الغير يتضمنه عقد النّقل الذي ابرم بين النّاقل

---

[59] علي علي سليمان ، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري ، المرجع السابق ، ص 249.

[60] في البداية اشترط القضاء الفرنسي أن يكون لذوي الحقوق مصلحة مشروعة يحميها القانون ثم عدل عن ذلك وقضت الدائرة الجنائية بأنّه ليس من الضروري أن تربط بين الخلف و السلف علاقة قرابة ، وصدر حكم آخر جعل الحق لأقارب السلف من الرضاعة ، ثم صدر بعد ذلك حكم قضى بالتعويض لكل من يتلقى هبات من المتوفى .

انظر : علي علي سليمان ، النظرية العامة للالتزام في القنون الجزائري ، المرجع السابق ، ص 249.

[61] ابراهيم الدسوقي ابو الليل، المرجع السابق ، ص 42.

والمسافر ، يمتد بمقتضاه أثر عقد النّقل الى ورثة النّاقل (أخذ بهذا الاتجاه في مجال النّقل البري فقط[62]) ، وقد بيّنت محكمة النّقض الفرنسية أنّ هذا الاشتراط ليس شرطا أن يكون صريحا بل يكفي أن يكون ضمنيا[63] .

غير أنّ الأستاذ علي علي سليمان يرى عدم جواز مطابقة ما توصلت اليه محكمة النقض على القانون الجزائري ، حيث ذهب الى القول أنّ القضاء الفرنسي قد استند في الأخذ بالاشتراط الضمني لمصلحة الغير الى مضمون المادة 1122 م.ف ، التي نصّت على أنّه يفترض أنّ الشخص قد اشترط لنفسه ولورثته وذويه ، الاّ اذا ظهر عكس ذلك من شرط صريح في العقد أو من طبيعة هذا العقد ، وقد أتى هذا النّص مباشرة بعد المادة 1121 م.ف الخاصة بالاشتراط الصريح لمصلحة الغير.

وبما أنّه لا يوجد مثيل لنص المادة 1122 م.ف في القانون الجزائري و القوانين العربية عموما ، واقتصار المادة 116 م ج المقابلة للمادة 154 م.م على الاشتراط الصريح لمصلحة الغير ، فلا يصح القول بوجود اشتراط ضمني لمصلحة الغير عندنا[64]

تعرّض القضاء الفرنسي السالف الذكر لنقد شديد من الفقه ، فقيل بأنّه لا يعقل أن تنصرف إرادة المسافر والنّاقل عند ابرام عقد النّقل إلى الاشتراط الضمني لمصلحة ورثة المسافر ، كما أنّ الاستناد الى قواعد المسؤولية العقدية يتيح للنّاقل التخلص من مسؤوليته اتجاه ذوي الحقوق ، من خلال ادراج شروط معفية في عقد النّقل ، ضف الى ذلك فالتطوّر الذي عرفته قواعد المسؤولية الخاصة بحراسة الأشياء تغنينا عن الأخذ بهذا القضاء (المادة 1/1384 مدني فرنسي).

---

[62] علي علي سليمان ، نظرات قانونية مختلفة ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر، 1994 ، ص 150.

[63] حكم الدائرة المدنية لمحكمة النقض الصادر في 6 ديسمبر 1932 . نشر في داللوز الدوري سنة 1933 عدد1 رقم 137 .

انظر : ابراهيم الدسوقي ابو الليل ، المرجع السابق، ص42.

[64] علي علي سليمان ، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري ، المرجع السابق ، ص123.

تحاشيا لهذا النّقد ، تحوّل القضاء الفرنسي عن اجتهاده السابق وأعطى لذوي الحقوق الذين أصيبوا بضرر شخصي نتيجة وفاة المسافر ، حق الرجوع على النّاقل البحري وفقا لقواعد المسؤولية التقصيرية المستندة على نظرية الخطأ في الحراسة[65] والتي تمنح مزايا عديدة ، من خلال افتراض مسؤولية النّاقل واعفاء ذوي الحقوق من عبء اثبات خطا النّاقل ، كما أنّها تسقط كل شروط الإعفاء من المسؤولية التي تم الاتفاق عليها في عقد النّقل بين المسافر و الناقل [66].

بيد أنّه في مجال النّقل البحري أدّى توقيع اتفاقية بروكسيل لعام 1961 و صدور القانون الفرنسي رقم 66.420 الخاص بعقود استغلال النّقل البحري الى أخذ القضاء الفرنسي بالأحكام الواردة فيهما ، لاسيما فيما يخص طبيعة المسؤولية .

وهذا ما جعلنا نتساءل عن طبيعة مسؤولية النّاقل البحري في ظل التشريع الداخلي و الاتفاقيات الدولية ؟

---

[65] قرار محكمة النقض الفرنسية 1959/01/03 في قضية VIZIOZ ، و قد جاء في القرار :

" يمكن لذوي حقوق المسافر المتوفى أثناء حادث نقل ، رفع دعوى شخصية ضد النّاقل ، ويكون أساس هذه الدعوى المسؤولية المفترضة وفقا لنص المادة 1384 من القانون المدني "

أنظر : دلال يزيد ، المرجع السابق ، ص 348.

Cass civ, 19 juin 1951, D, 1951.717, note G.Ripert. Cass comm, 23 janv 1959, DMF, 1959.277, note R.rodiér.

[66] Philipe Delebecque, Michel Germain, Traité de droit commercial, TOMEII, 17e édition, Dalloze, France, P 735.

الفرع الثاني

موقف التشريع من طبيعة مسؤولية الناقل البحري اتجاه ذوي الحقوق

لمعرفة موقف التشريع من طبيعة مسؤولية النّاقل البحري اتجاه ذوي الحقوق من ورثة وأشخاص معالين ، سنكتفي بتناول و دراسة موقف كل من المشرّع الفرنسي (أولا) ثم نعرج على طبيعة هذه المسؤولية وفق ما جاءت به اتفاقية بروكسيل لعام 1961 واتفاقية أثينا لعام 1974 المعدلة ببروتوكول 2002 (ثانيا) ، وفي الأخير نتطرق الى موقف المشرّع الجزائري من طبيعة هذه المسؤولية (ثالثا)

أولا– طبيعة مسؤولية الناقل اتجاه ذوي الحقوق في التشريع الفرنسي:

بعد التعديل الشامل الذي قام به المشرّع الفرنسي سنة 1966 بموجب القانون 420/66 المؤرخ في 18 جوان 1966 الخاص بعقود استغلال النّقل البحري ، أعطى هذا الأخير الحق لورثة المسافر المتوفى في مساءلة النّاقل عقديا عن الضرر الذي أدّى لوفاة مورثهم(المادة 37،38) ، كما أنّ المادة 42 من القانون 420/66 التي جاءت مطابقة للفقرة الأولى من المادة العاشرة لاتفاقية بروكسيل لعام 1961 قد مكّنت ذوي الحقوق(ورثة وأشخاص معالين) أيضا من مساءلة النّاقل عقديا عن الأضرار الشخصية التي لحقت بهم نتيجة وفاة المسافر بالاعتماد على نفس الأحكام المتاحة للمسافر وفق هذا القانون [67] وعليه تكون مسؤولية النّاقل اتجاه ذوي الحقوق مستندة الى عقد النّقل ، الّا أنّ هذه المسؤولية مقيّدة بالنّصوص الواردة في هذا القانون ، وهذا ما يجعل كل شرط مخالف يعفي النّاقل من مسؤوليته اتجاه ذوي الحقوق شرطا باطل كما يمنع على ذوي الحقوق من المطالبة بالتعويض على أساس قانوني آخر لاسيما أحكام المادة 1384 م.ف الخاصة بحراسة الأشياء[68] .

---

[67] René rodière , Droit maritime,12em édition, D, France, 1997, p404 .

Article 42 loi 66 /420 « toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites du présent chapitre »

[68]Philipe Delebecque, Droit maritime, TOMEII, 13e édition, Dalloze, France, 2014 , P 579 .

ثانيا– طبيعة مسؤولية الناقل اتجاه ذوي الحقوق في الاتفاقيات الدولية:

من خلال المادة الرابعة فقرة(1) من اتفاقية بروكسيل لعام 1961 التي نصّت على مسؤولية النّاقل عن الضّرر المؤدّي لوفاة المسافر اذا كان الضّرر المؤدّي للوفاة حصل خلال النّقل و منسوب لإهمال النّاقل أو خطئه أو تابعيه أثناء ممارسة مهامهم[69] يتضح أنّ النّاقل البحري يسأل عقديا أمام ورثة المسافر عن الأضرار التي أدّت الى وفاة مورثهم.

أمّا بالنسبة لطبيعة مسؤولية النّاقل البحري عن الأضرار الشخصية التي لحقت ذوي الحقوق و الأشخاص المعالين من طرف المسافر المتوفى فإنّها تتجلّى لنا من خلال نص المادة العاشرة من الاتفاقية ، التي ربطت رفع أي دعوى تتعلق بالمسؤولية مهما كانت الّا ضمن الشروط والحدود المنصوص عليها في هذه الاتفاقية حيث نصّت الفقرة الأولى من هذه المادة على عدم جواز تأسيس أي دعوى خاصة بالتعويضات إلّا وفقا للأحكام والحدود المقررة في هذه الاتفاقية ، كما نصّت الفقرة الثالثة من نفس المادة على حق الورثة والأشخاص المعالين من طرف المسافر المتوفي في مساءلة النّاقل و مطالبته بالتعويض وفقا لأحكام هذه الاتفاقية ، اذا كان مسموح لهم بذلك وفق قانون المحكمة التي تنظر الدعوى[70].

لذلك يمكننا القول أنّ مسؤولية النّاقل اتجاه ذوي الحقوق والأشخاص المعالين من طرف المسافر المتوفي ، هي مسؤولية عقدية ، الاّ أنّها مقيّدة بالأحكام الواردة في هذه

---

[69] Article04 /1 conv Bruxelles1961 «Le transporteur sera responsable du préjudice résultant du décès ou de lésions corporelles d'un passager, si le fait générateur du préjudice ainsi subi a lieu au cours du transport et est imputable à la faute ou négligence du transporteur, ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions »

[70] Article10 conv Bruxelles1961 « 1. Tout Action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les condition et limites prévues par la présent Convention…..

3 . En cas de mort du passager, l'action en paiement de dommage et intérêt ne put être intentée que pat les ayant droit de la personne décédée ou par les personne a sa charge et seulement si ces ayant droit ou ces personnes ont le droit d'intenté l'action suivant la loi du tribunal saisi »

الاتفاقية. و هذا ما يحميهم من أي شروط معفية قد تدرج في عقد النّقل. وبالتالي لا حاجة لمسائلة النّاقل على أساس الخطأ في الحراسة .

وعلى نفس المنوال سارت اتفاقية أثينا سواء من خلال نسختها الأصلية لعام 1974 أو من خلال برتوكولها المعدّل في 2002 ، الذي نصّت المادة 14 منه على عدم جواز مساءلة النّاقل أو النّاقل الفعلي ، في حالة وفاة المسافر الا في حدود الأسس الواردة في هذه الاتفاقية[71]

ثالثا – طبيعة مسؤولية الناقل اتجاه ذوي الحقوق في التشريع الجزائري:

افتقر التشريع الجزائري ، لا سيما القانون البحري منه الى نص مماثل لنص المادة 42 من القانون الفرنسي 420/66 ، ونص مماثل لنص المادة العاشرة من اتفاقية بروكسيل لعام 1961 ، كما أنّه خلا من النصوص القانونية التي تبين طبيعة مسؤولية الناقل البحري اتجاه ذوي حقوق المسافر الهالك أثناء فترة النّقل.

وهذا لا يعني أنّ المشرّع الجزائري لا يعطي الحق للورثة ، أو الأشخاص الذين كان يعيلهم المسافر في حياته ، بمساءلة النّاقل عن الأضرار الشخصية التي لحقت بهم بسبب تلك الوفاة ، لأنّه من غير المعقول أن يتخلّص النّاقل من المسؤولية بعد وفاة المسافر لعدم وجود نصوص قانونية ، فرغم أنّ المشرّع الجزائري لم يفرد نصا خاصا للضرر المرتد تبقى المادة 124 من القانون المدني تمثل النص العام الذي يؤسس للمسؤولية المدنية بشكل عام، والتعويض عن الضرر الذي يسببه خطأ المسؤول[72]

---

[71] Article 14 conv Athènes "Aucune Action en responsabilité, en cas de décès ou de de lésions corporelles du passager ou de perte ou de dommage survenus aux bagages, ne peut être intentée contre le transporteur ou le transporteur substitué, autrement que sur la base de la présente Convention"

[72] بن مختار ابراهيم ، التعويض عن الضرر المرتد في القانون الجزائري ، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية المجلد10 ،العدد01، الجزائر، 2018، ص145.

كما أنّه رغم اغفال المشرع الجزائري تحديد المضرورون بالارتداد، فإنه يمكننا الاستناد الى المادة 67 من قانون التأمينات الاجتماعية التي حددت ذوي الحقوق بالزوج والفروع، ضف الى المواد 74_77 من قانون الأسرة[73] التي تضمنت الأشخاص الذين تجب النفقة عليهم وهم الأزواج والأصول والفروع ،هذا بالاضافة الى مانصت عليه المادة 16 من القانون15/74 المتعلق بالمتعلق بالزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار المعدل والمتمم بقولها " يدفع التعويض المستحق للضحية أو لذوي حقوقها..."

أمّا بالنسبة لمسؤولية النّاقل اتجاه الورثة عن الضّرر الذي أدّى الى وفاة المسافر(الحق الموروث) فقد أقرّها المشرّع الجزائري من خلال نص المادة 842 ق ب ج التي جاء فيها " يعد الناقل مسئولا عن الضرر المؤدّي للوفاة..." ، فالنّاقل يكون هنا مسئولا عقديا عن الضرر الذي أدّى الى وفاة المسافر أمام الورثة لأنّ هذا الحق هو حق موروث ، وبالتالي يستفيد الورثة من كافة أحكام المسؤولية التي يمكن أن يستفيد منها المسافر وفق هذا القانون.

ومع ذلك فإنّنا نرى أنه على المشرّع الجزائري أن يقوم بتكريس حق المضرورين بالارتداد من خلال وضع أحكاما تبيّن حق الورثة ، ومن كان يعيلهم المسافر المتوفى في اقامة دعوى المسؤولية عن الأضرار الشخصية التي لحقت بهم نتيجة وفاة المسافر وأن يصاحب ذلك ذكرهم على وجه التحديد وبيان طبيعة مسؤولية النّاقل البحري اتجاههم ، وهذا ما يزيل كل لبس ويمنع كل خلاف حول حقوقهم.

[73] الأمر 02/05 المؤرخ في 25 فبراير 2005 ، المتضمن قانون الأسرة ، ج ر عدد15.

المبحث الثـــاني
صور مسؤولية النّاقل البحري للمسافرين

لقد رتبت القوانين الوطنية الحديثة ، والاتفاقيات الدولية على عاتق النّاقل البحري للمسافرين عدّة التزامات قانونية ينتج عن الاخلال بأي منها قيام المسؤولية العقدية للنّاقل [74] حيث يأتي في مقدمة هذه الالتزامات ، الالتزام بتقديم سفينة صالحة للملاحة الذي يعتبر أول التزام يقع على عاتق النّاقل ، على اعتبار أنّ الوفاء بالالتزامات الأخرى يرتبط في المقام الأوّل بوجود وتوفر هذا الالتزام(المطلب الأوّل) ، أمّا أهم التزام يقع على عاتق النّاقل البحري فهو الالتزام بضمان سلامة المسافرين (المطلب الثاني) ، ولا يقتصر الأمر على المحافظة على السلامة الجسدية للنّاقل فحسب ، بل يتعدى ذلك الى الالتزام بالمحافظة على أمتعته وتنفيذ النقل في الوقت المتفق عليه (المطلب الثالث) .

[74] أمّا المسافر فتقع على عاتقه هو الآخر عدّة التزامات ، يأتي في مقدمتها الالتزام بدفع الأجرة (سنفصل في هذا الالتزام عند تناول شروط قيا م مسؤولية النّاقل البحري)، و الالتزام بمراعاة النظام في السفينة ، من خلال تنفيذ تعليمات النّاقل بدءا بالحضور في الميعاد المحدد في تذكرة السفر و تنفيذ جميع أوامر الربان الخاصة بالمحافظة على حسن النظام و الأمن في السفينة تحت طائلة العقوبات التأديبية (المادة 839 ق ب ج " يتعيّن على المسافر أن يراعي بوجه الدّقة القواعد المطبقة لحفظ النظام و الآداب على متن السفينة ")

المطلب الأوّل

مسؤولية النّاقل عن صلاحية السفينة للملاحة

كما هو الحال في نقل البضائع ، يعتبر الالتزام بوضع سفينة صالحة للملاحة أوّل التزام يقع على عاتق النّاقل البحري[75] ، وأي ضرر يلحق المسافر نتيجة الاخلال بهذا الالتزام يرتب بالضرورة قيام المسؤولية العقدية للنّاقل.

عرّف الفقه الفرنسي هذا الالتزام عن طريق الفقيه جورج ريبير Ripert بالقول " إن فكرة صلاحية السفينة للملاحة البحرية تعني قابلية السفينة القيام بالرحلات البحرية في أمان وفي ظروف عادية " كما عرّفه الفقيه ريموند جويلو Rem-Gouilloud بالقول " الصلاحية بالمعنى الواسع تعني ما هو ضروري للسفينة من أجل إتمام مهمتها[76].

وصلاحية السفينة للملاحة ، يعني صلاحية عنصرين أساسيين فيها ، أولهما الجانب الفني ، الذي يضم جميع العناصر المادية المكونة للسفينة و تجعلها قادرة على الإبحار بأمان طوال الرحلة البحرية ، مهما كانت الظروف المحيطة بهذه الرحلة[77]، و ثانيهما العنصر البشري الذي يشمل الطاقم الذي يسهر على قيادة السفينة و جميع الأفراد العاملين على السفينة و يسهرون على تسييرها[78]

---

[75] Phillipe Delebecque, Droit maritime, Op.cit, P573.

[76] بسعيد مراد ، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه في القانون الخاص كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، الجزائر ، 2001، ص 114.

[77] وتشمل العناصر المادية هيكل السفينة وسطحها اللذان يلعبان دور هام في مواجهة أمواج البحر و مقاومة أي تسرب للماء ، بالإضافة الى المحركات ، بالإضافة الى المؤونة اللازمة للرحلة ، وغير ذللك من الملحقات اللازمة للملاحة

[78] دالع سعيد ، أسباب إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في عقد نقل البضائع، أطروحة دكتوراه ، كلية الحقوق والعلوم الإنسانية ، جامعة أبو بكر بلقايد ، تلمسان ، الجزائر ، 2019 ، ص 19.

ولأهمية هذا الالتزام حرصت الدول على ممارسة رقابة ادارية شديدة على السفن[79] بغية التحقق من توفر الشروط الذي تضمن أمن وسلامة الملاحة البحرية ، لأنّ مراقبة السفينة قبل ابحارها أجدى من السعي وراء تحديد المسؤولية بعد وقوع الكوارث ، ناهيك عن صعوبة اثبات عدم صلاحية السفينة من طرف المسافرين ، لأن ذلك يتجاوز قدراتهم وإمكانياتهم في أغلب الأحيان[80] ، لذلك نصّت القوانين الداخلية والاتفاقيات الدولية على معايير السلامة التي يجب أن تلتزم بها السفن ، كما نصّت على اجراءات الرقابة التي تخضع لها :

الفرع الأول :

معايير السلامة و اجراءات الرقابة على السفن في القانون الجزائري

نصّ المشرّع الجزائري من خلال المادة 841 ق ب ج على التزام النّاقل بإعداد سفينة صالحة للملاحة بالقول " يتعيّن على النّاقل أن يحفظ السفينة في حالة صالحة للملاحة و أن يزودها بشكل مناسب بالتسليح و التجهيز و المئونة للسفرة المقصودة و أن يتخذ الاجراءات اللّازمة لتأمين سلامة الركاب "

من خلال ما جاءت به المادة المذكورة أعلاه ، يتضح أنّ المشرّع الجزائري لم يكتف بإلزام النّاقل البحري للمسافرين بتوفير سفينة صالحة للملاحة ، بل بحفظها على ذلك من خلال الإبقاء عليها صالحة للملاحة ، ومزوّدة بالتجهيز والتسليح و المئونة طيلة الرحلة البحرية ، فالتزام النّاقل هنا هو التزام بتحقيق نتيجة ، يترتب على الاخلال به قيام مسؤولية النّاقل على أساس الخطأ الملاحي[81] .

---

[79] تمارس الدول نوعين من الرقابة على السفن ، رقابة باعتبارها دولة العلم و رقابة باعتبارها دولة الميناء.

[80] محمود شحماط ، القانون البحري الجزائري ، دار الهدى للطابعة و النشر، عين مليلة ، الجزائر، 2010 ص41.

[81] ميراد ابراهيم ، الالتزام بضمان سلامة الركاب في عقد النّقل البحري ، مذكرة ماجستير ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة وهران ، الجزائر ، 2011 ، ص 32.

ولأهمية هذا الالتزام كما ذكرنا ، لم يترك المشرّع الجزائري النّاقل حرا في تحديد ضوابط و حدود هذا الالتزام ، بل تدخل و فرض رقابة شديدة على السفن قبل الإذن لها بالملاحة[82] حيث نصّت المادة 162 من ق ب ج على أنّ قانون سلامة السفن التي تمارس الملاحة البحرية يسري على الملاحة التجارية المتعلقة بنقل المسافرين وبذلك يجب على السفن التي تمارس النشاط البحري (نقل المسافرين) الحصول على شهادات الملاحة التي تسلم لها من قبل السلطات الإدارية البحرية[83] ، و من بين هذه الشهادات رخصة المرور[84] التي تعد بمثابة بيان على صلاحية السفن للملاحة[85] يقدم عند كل طلب الى السلطة الإدارية وأعوان المراقبة في البحر أو في الميناء[86] ويتطلب الحصول على هذا البيان توفير الشروط الخاصة بسلامة وأمن الملاحة من حيث التجهيز ، والبناء والآلات ، والوسائل الخاصة بالإشارات ، والإنقاذ وإخماد

---

[82] جدير بالذكر أنّ المشرّع الجزائري و تماشيا مع الاتفاقيات الدولية ، قد نص بموجب المرسوم التنفيذي رقم 02-149 على نوعين من الرقابة يمكن أن تقوم بهما الدولة الجزائرية ، الرقابة الأولى بصفتها دولة العلم (المادة 2) ، أمّا الرقابة الثانية فبصفتها دولة الميناء تقتصر وفق المادة 13 من المرسوم على التحقق من الشهادات و غيرها من الوثائق الملائمة إلى جانب حالة السفينة و تجهيزها و طاقمها و ظروف المعيشة و العمل على متنها

[83] نصت المادة 189 ق ب ج على ثلاث شهادات مخصصة للسفينة حسب نوع الملاحة : شهادة الجنسية ودفتر البحارة و رخصة أو بطاقة العبور

_ شهادة الجنسية تمنح من طرف السلطة الإدارية البحرية المختصة لمكان تسجيل السفينة ، ويدرج فيها اسم ونوع ومواصفات السفينة الرئيسية و اسم صاحبها و مجهزها و مكان تسجيلها و جميع المعلومات المبينة على سجل قيد السفينة.

_ دفتر البحارة هي شهادة الملاحة للسفن التي تقوم بأعمال ملاحية و التي يكون طاقمها مؤلفا من رجال البحر ، و هي تشمل كما نصت المادة 192 ق ب ج السفن المخصصة للملاحة التجارية و الملاحة المساعدة وملاحة الصيد ، و سفن النزهة الموجود على متنها رجال البحر.

[84] المادة 193 من ق ب ج .

[85] المادة 193 و المادة 194 من القانون البحري الجزائري .

[86] المادة 196 ق ب ج .

الحريق فضلا عن الطفو والثبات وخطوط الشحن وأجزاء الدّفع والقيادة وعدد أفراد الطاقم البحري وأهليتهم المهنية ، الى جانب شروط أخرى خاصة بسلامة الملاحة وسلامة الأرواح في البحار[87].

فضلا عن ضرورة حصول السفينة على شهادات السلامة التي يجب أن تتضمن : سلامة السفينة ، بناء السفن ومعدات التجهيز ، وأجهزة المواصلات الهاتفية السلكية و اللاسلكية لسفن الحمولة[88] .

وللقيام بهذه الرقابة أنشأت لجنة مركزية للسّلامة ، الى جانب لجان محلية للتفتيش[89] تقوم بثلاث أنواع من التفتيش ، نصّت عليها المادة 228 من ق ب ج : " تفتيش الوضع في الخدمة" و " التفتيش الدوري" و " التفتيشات الإضافية عند الاقتضاء ". ، كما يخوّل لهذه اللّجان المحليّة إصدار أوامر تمنع بموجبها السّفن التي تخالف الشروط المتعلقة بسلامة السفن من الإبحار ، و تبلغ هذه الأوامر إلى السلطات المختصة في الميناء حتى تقوم بتنفيذها[90]، غير أنّه يمكن الطعن في هذه الأوامر التي تصدرها لجنة التفتيش المحلية لدى اللّجنة المركزية للسّلامة في أجل عشرة (10) أيام[91].

أمّا على المستوى الجزائي فقد كان المشرّع الجزائري صارما اتجاه النّاقل البحري حيث نصّت المادة 479 من ق ب ج " يعاقب كل ربان يبحر بإرادته أو بتهاون منه بسفينة في حالة سيئة للملاحة و غير مجهزة بكفاية ، وغير معدة أو ممونة ، وكل

---

[87] المادة 222 و 223 ق ب ج.

[88] المادة 246 ق ب ج

[89] المادة 235 ق ب ج

[90] المادة 258 ق ب ج

[91] المادة 232 ق ب ج

مجهز يضع تحت تصرفه مثل هذه السفينة بغرامة مالية من 50000 دج الى 300000 دج .

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

ويتعرّض للعقوبات المنصوص عليها في المادة 264 من قانون العقوبات ، إذا كان الفعل المذكور في الفقرة الأولى أعلاه تسبب في جروح انجر عنها عجز كلي أو مؤقت.

وإذا نتج عن الفعل المذكور في الفقرة الأولى ضياع السفينة أو الجروح تؤدي الى عجز دائم تكون العقوبة بالسجن من خمس سنوات(5) إلى عشر(10) سنوات، و في حالة وفاة شخص أو عدة أشخاص في الوقت الذي كانت فيه العواقب متوقعة ، تكون العقوبة بالسجن المؤبد. "

أمّا **بالنسبة للعنصر البشري** الذي يعد الطرف الثاني في معادلة صلاحية السفينة للملاحة ، فقد كان هو الآخر محل اهتمام المشرّع الجزائري ، حيث قام هذا الأخير بتنظيم جميع المسائل المتعلقة بالأفراد العاملين على السفينة[92] ، فعرّفت الفقرة _ج_ من المادة 384 من ق ب ج العنصر البشري أو طاقم السفينة ، على أنّه كل شخص مبحر على ظهر السفينة ومقيّد في سجل الطاقم ، بينما نصّت المادة 410 من ق ب ج على ضرورة توفر السفينة على طاقم كاف و كفء حتى يستطيع انجاح الرحلة البحرية[93]، وفي نفس السياق نصّت المادة 428 من نفس القانون على أنّ المجهز

---

[92] دالع سعيد ، المرجع السايق ، ص20.

[93] قسّمت المادة 411 من ق ب ج الأشخاص المكونين للطاقم الى ثلاثة أقسام ، القسم الأوّل يشمل المسؤولين عن الملاحة من ربان و ضباط الملاحة و ضباط الاتصالات، أمّا القسم الثاني فيشمل المهندسين و التقنيين والميكانيكيين ..، أمّا القسم الثالث فيشمل مستخدمي الخدمات العامة.

مطالب وملزم بتوفير طاقم كاف من حيث العدد و الكفاءة ، أمّا بالنسبة للعدد الأدنى من البحارة المفترض وجودهم على متن السفن التجارية والمعايير التي تحدد بها الإدارة هذا الحد فقد بيّنها المرسوم التنفيذي رقم 02_02 المؤرخ في 06 جانفي 2002 [94].

الفرع الثانـــي

معايير السّلامة و اجراءات الرقابة على السفن في الاتفاقيات الدولية

نصّت اتفاقية بروكسيل لعام 1961 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بنقل الركاب بطريق البحر من خلال مادتها الثالثة على ضرورة اعداد النّاقل لسفينة صالحة للملاحة بالقول " 1. اذا كان النّاقل هو مالك السفينة فعليه أن يبذل الجهد و العناية اللّازمة و كذلك أن يضمن قيام مستخدميه ووكلائه ببذل الجهد اللازم لجعل السفينة صالحة للملاحة وابقائها على ذلك ، ومجهزة بشكل مناسب بالتسليح و المؤونة و في أي وقت أثناء النّقل وبما يضمن سلامة الركاب من جميع النواحي الأخرى.

2. في حال ما إذا كان النّاقل غير مالك للسفينة ، عليه أن يضمن هذا الأخير أو مجهزها حسب الحالة أو وكلائهم في حدود وظائهم الجهد اللازم للأغراض المذكورة في الفقرة الأولى من هذه المادة "

---

[94] االمادة 4 من ا لمرسوم التنفيذي رقم 02_02 المؤرخ في 06 جانفي 2002 ، الجريدة الرسمية ، العدد 01 المؤرخة في 6 جانفي 2002.

" يحدد العدد الأدنى من البحارة على متن السفن التجارية الجزائرية لضمان أمنها طبقا للجدول المرفق بالملحق الأول من هذا المرسوم. تحدد الإدارة البحرية الوطنية عدد البحارة المذكورين أعلاه. حسب المعايير الآتية : أ _ نوع السفن (السفن الناقلة للركاب، للبضائع العامة، للمواد الكيميائية، و للمحروقات)، ب_ نوع الملاحة الممارسة (الملاحة قرب السواحل ، الملاحة المحدودة ، والملاحة غير المحدودة) ، ج_ حمولة السفن د_ صنف السفينة (آلية و عادية)..."

وعلى نفس المنوال سارت اتفاقية أثينا لعام 1974 الخاصة بنقل الركاب و أمتعتهم بحرا وبرتوكولها المعدل لعام 2002 .

غير أنّه رغم نص الاتفاقيات الدولية المتعلقة بنقل المسافرين على ضرورة تقديم النّاقل لسفينة صالحة للملاحة وتجهيزها بالتسليح والمئونة اللّازمتين للرحلة البحرية وأن يحفظها على تلك الحالة طيلة الرحلة ، لم يترك تنفيذ هذا الالتزام كما قلنا من قبل بيد النّاقل يحدده كيفما شاء ، فبالإضافة الى المعايير والرقابة الدقيقة التي يخضع لها هذا الالتزام في القوانين الداخلية ، استدعت الطبيعة الدولية لهذا النّوع من النّقل ابرام العديد من الاتفاقيات الدولية في هذا الشّأن ، كانت هي المرجع لمعظم القوانين الداخلية والراجح أنّ أوّل اهتمام للمجتمع الدولي بموضوع السلامة في البحار و تأمين الأرواح فيها كان من خلال المعاهدة المتعلقة بتأمين سلامة الأرواح و تأمين الأمن البحري التي وقعت في 20 جانفي 1914 بعد الكارثة التي تعرضت لها الباخرة تيتانيك(TITANIC) [95].

أعقب ذلك عدّة اتفاقيات اهتمت بجانب سلامة السفن ومعاينتها ، منها الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن التي وقعت بلندن في 1969/6/23 ، وقد أوردت هذه الاتفاقية عدّة أحكام تتعلق بتفتيش السفن ومعاينتها[96] ، بالإضافة الى الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن لعام 1966 ، التي جاءت نتيجة رغبة الدول في توحيد قواعد وحدود الغطس المرخص بها للسفن حتى تضمن سلامة المسافرين والممتلكات في البحر[97] .

---

[95] زازة لخضر، المرجع السابق ، ص124.

[96] دخلت هذه الاتفاقية حيز النفاذ في 1982/7/18 ، وقد وضعت مبادئ و قواعد موحدة تتعلق بتحديد حمولة السفن ، نصت المادة 12 منها على " تخضع السفينة التي تحمل جنسية دولة متعاقدة عند وجودها في موانئ دولة أخرى متعاقدة للتفتيش الذي يقوم به مفتشون مصرح لهم من قبل هذه الدوّل..."

[97] تم توقيع هذه الاتفاقية بلندن في 1966/4/5 و دخلت حيز النفاذ في 1968/8/21 ، كما عدلت ببرتوكول 1988 وتم تنقيحه في 2003 ، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 2000-448 المؤرخ في 23 ديسمبر 2000 ، ج ر 03 الصادرة بتاريخ 10 جانفي 2001.

بعدها تولّت المنظمة البحرية الدولية الاستشارية(IMCO)[98] زمام المبادرة في سبيل تشجيع اعتماد المواثيق الدولية لتعزيز السلامة البحرية ، حيث نجحت في اعتماد الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار سولاس (SOLAS) في لندن بتاريخ 1974/11/01[99] ، هذه الاتفاقية التي تطبق على السفن التي تقوم بالنّقل التجاري الدولي للمسافرين والبضائع وتتضمن عدّة قواعد ملزمة تتعلق بمعايير السّلامة التي يجب مراعاتها فيما يخص تصميم السفن التجارية وبناءها وتجهيزها ، ووسائل مراقبة احترامها من طرف السفن ، من خلال السلطات التي تمارسها دولة العلم عبر الرقابة و اصدارها لعدد من الشهادات المنصوص عليها في الاتفاقية كدليل على أنه تم الوفاء بالالتزمات[100]، أو تمارسها دولة الميناء اذا استدعى الأمر ذلك[101].

وقد حصلت عدّة تعديلات على الاتفاقية بموجب الملحق الموقع في لندن بتاريخ 1978/02/17 ، والملحق الموقع في 1988/11/11 ، كما تعززت هذه الاتفاقية باتفاقيات أخرى أهمها: الاتفاقية الدولية المتعلقة بالاتصالات اللاسلكية البحرية بواسطة الأقمار الصناعية "IMMARSAT" التي وقعت في لندن بتاريخ 1976/09/03 والاتفاقية الخاصة بالبحث والإنقاذ في البحر الموقعة بهامبورغ في 1979/04/27 والاتفاقية الدولية لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية الموقعة

---

[98] تم إنشاء المنظمة البحرية الدولية الاستشارية "IMCO" عام 1948 و تحولت عام 1982 الى المنظمة البحرية الدولية "OMI"

[99] صادقت الجزائر على اتفاقية سولاس (SAFE OF LIFE IN SEA) بموجب المرسوم رقم 83/510 المؤرخ في 27 أوت 1983 وهو يتضمن في الوقت ذاته مصادقة الجزائر على البروتوكول الملحق في 17 فيفري 1978 ، كما صادقت الجزائر أيضا على البروتوكول الملحق بها أيضا الموقع بلندن في 11 نوفمبر 1988 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 2000/ 449 المؤرخ في 23 ديسمبر 2000.

[100] المادة السابعة من الاتفاقية.

[101] بموجب المادة 19 من الاتفاقية يمكن لدولة الميناء تفتيش السفن و للتأكد من خلوها من العيوب التي قد تشكل خطرا على الأشخاص والبيئة والممتلكات.

بروما في 1988/03/10 ، والمعدلة ببرتوكول لندن في 14 أكتوبر 2005 [102] مذكرة التفاهم حول مراقبة السفن من طرف دولة الميناء في منطقة حوض البحر الأبيض المتوسط الموقعة بمالطا في 1997/07/11[103] .

لتتوصل بعدها المنظمة البحرية الدولية(لجنة السلامة) خلال المؤتمر الدبلوماسي المنعقد في لندن في الأوّل من ديسمبر 2002 الى تعديلات هامة على اتفاقية سولاس من خلال ادراج 11 توصية بدأ العمل بها في 2004 ، أهمّها اعتماد منظومة المدوّنة الدولية لأمن السفن والمرافق المنائية ISPS CODE ، التي تشمل اجراءات وقواعد الأمن للسفن والمرافق المينائية ، والأحكام التي تتعلق بالسلطات أو الإدارات البحرية والشركات المينائية ، كما تشكل هذه المدونة الإطار القانوني الذي تستطيع من خلاله الحكومات والمنظمات العامة والخاصة وكذلك الجهات الفاعلة في القطاع البحري التعاون لكشف ومنع الأعمال التي تهدد الأمن وردعها[104] .

---

[102] صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 10-272 المؤرخ في 03 نوفمبر 2010 ، ج ر 69 الصادرة بتاريخ 14 نوفمبر 2010.

[103] صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 2000-58 المؤرخ في 13 مارس 2000 ، ج ر 13 الصادرة بتاريخ 15 مارس 2000.

[104] عدّلت المدونت أحكام الفصلين الخامس و الحادي عشر من اتفاقية سولاس ، حيث يرتكز التعديل في الفصل الخامس الخاص بسلامة الملاحة على ضرورة استيفاء متطلبات التعرف الآلي،أمّا الفصل الحادي عشر فقد مس التعديل فيه الإجراءات الخاصة بتحسين الأمن و السلامة البحرية

Polma Maquet, La gestion des passagers clandistins, Revue de cultures est conflits, France, 2015, p70.

أنظر : البشير محمد أبي حجر ، التعريف بالمدونة الدولية لأمن السفن و المرافق المينائية ISPS CODE مجلة المسلح ، ليبيا ، 2013.

متوفر على الموقع الإلكتروني : www.nauss.edu.sa/Ar/CollegesAndCenters/.../Documents/11.pdf

بالإضافة الى ذلك نصّت المادة 94 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982[105] على مجموعة من أحكام تدابير السّلامة والمراقبة على السفن بقولها:

"1_ تمارس كل دولة ممارسة فعلية ولايتها ورقابتها في الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية على السفن التي ترفع علمها.

2_ و على كل دولة بوجه خاص : (أ) أن تمسك سجلا للسفن يتضمن أسماء السفن التي ترفع علمها وصفاتها الخاصة ، عدا السفن التي لا تنطبق عليها بسبب صغر حجمها الأنظمة الدولية المقبولة عموما.

(ب) و أن تضطلع بالولاية بموجب قانونها الداخلي على كل سفينة ترفع علمها و على ربانها وضباطها وأفراد طاقمها في صدد المسائل الادارية والتقنية و لاجتماعية المتعلقة بالسفينة.

3_ تتخذ كل دولة بالنسبة الى السفن التي ترفع علمها ما يلزم من التدابير لتأمين السلامة في البحار وذلك فيما يتعلق بعدة أمور منها :

(أ) بناء السفن ومعداتها وصلاحيتها للإبحار، (ب) تكوين طواقم السفن وشروط العمل الخاصة بهم ، وتدريبهم ، آخذة في الاعتبار الصكوك الدولية المطبقة

(ج) استخدام الاشارات و المحافظة على الاتصالات و منع المصادمات .

4 _ تتضمن هذه التدابير ما يكون ضروري لتأمين : (أ) أن تخضع كل سفينة قبل التسجيل و على فترات متناسبة بعد ذلك ، للتفتيش من قبل مفتش مؤهل و أن تحصل من الخرائط و المنشورات الملاحية و من أدوات و أجهزة الملاحة ما يكون ملائما لسلامة ملاحتها .

[105] دخلت حيز النفاذ في 1994 ، و صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-53 الصادر بتاريخ 22 جانفي 1996 ج. ر رقم 06 ، بتارخ 24 جانفي 1996.

(ب) أن تكون كل سفينة في عهدة ربان و ضباط تتوافر فيهم المؤهلات المناسبة وبوجه خاص في مجالات قيادة السفن و الملاحة و الاتصالات و الهندسة البحرية وأن يكون طاقم السفينة مناسبا من حيث المؤهلات والعدد لنوع السفينة وحجمها وآلاتها ومعداتها.

(ج) أن يكون الربان والضباط والى المدى المناسب أفراد طاقم السفينة ، على دراية تامة بالأنظمة الدولية المنطبقة فيما يتعلق بسلامة الأرواح في البحار ، ومنع المصادمات ومنع التلوث البحري وخفضه و السيطرة عليه ، والمحافظة على الاتصالات بواسطة الراديو وأن يكونوا مطالبين بمراعاة تلك الأنظمة.

5_ تكون كل دولة ، عند اتخاذ التدابير التي تدعو اليها الفقرتان 3 و 4 مطابقة بأن تمتثل للأنظمة و الإجراءات و الممارسات الدولية المقبولة عموما و بأن تتخذ أية خطوات قد تكون لازمة لضمان مراعاتها.

6_ يجوز لدولة لها أسباب واضحة للاعتقاد بأنّ الولاية و الرقابة الصحيحتين لم تمارسا فيما يتعلق بسفينة ما أن تقدم تقريرا بهذه الوقائع إلى دولة العلم ، وتتولى دولة العلم عند استلام هذا التقرير التحقيق في المسألة و تتخذ إذا رأت ذلك مناسبا ، أي إجراء ضروري لمعالجة الحالة.

7_ تأمر كل دولة بتحقيق يجري على يد شخص أو أشخاص من أصحاب المؤهلات المناسبة أو أمامهم ، في كل حادث بحري أو حادثة ملاحية في أعالي البحار ، يكون للسفينة التي ترفع علم الدولة شأن بها و تنجم عنها خسارة في الأرواح أو إصابات خطيرة تلحق برعايا دولة أخرى أو أضرار خطيرة تلحق بسفن أو منشآت تابعة لدولة أخرى ، أو بالبيئة البحرية ، و تتعاون دولة العلم و الدولة الأخرى في أي تحقيق يتعلق بحادث بحري أو حادثة ملاحية من هذا النّوع " .

المطلب الثاني

مسؤولية النّاقل البحري عن الأضرار الجسمانية والمادية

إنّ الهدف من ابرام عقد النّقل البحري بين النّاقل والمسافر هو نقل هذا الأخير من محطة بحرية الى محطة بحرية أخرى ، لذلك يعد تنفيذ عقد النّقل الالتزام الرئيسي الذي يقع على النّاقل ، بيد أنّ هذا الالتزام يقود الى فرض التزامات أخرى تفوقه اهمية تتمثل أساسا في الالتزام بضمان سلامة المسافرين ، والمحافظة على سلامة أمتعته مع ايصاله في الميعاد المحدد ، وعلى اعتبار أنّ المسؤولية هي جزاء الإخلال بالالتزامات التي يتحملها الناقل في عقد النّقل ، يكون هذا الأخير مسئولا في حالة تعرض المسافر لأضرار بدنية نتيجة إخلال النّاقل بالالتزام بضمان سلامة المسافرين (الفرع الأوّل) كما يكون مسؤولا في حالة تعرض المسافر الى أضرار مادية نتيجة إخلال الناقل بالالتزام بالمحافظة على الأمتعة ، وعند إخلاله بمواعيد النّقل (الفرع الثاني)

الفرع الأوّل

مسؤولية الناقل عن الأضرار الجسمانية

إنّ قيام مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار الجسمانية التي تلحق المسافر هو نتيجة لإخلال النّاقل بالتزامه بضمان السّلامة الذي يعد أهم الالتزامات التي تقع على عاتق النّاقل البحري للمسافرين ، وهو التزام يجد أساسه في عقد النّقل البحري ، فرض ظهوره التطوّر الصّناعي الكبير الذي عرفته وسائل النّقل البحري في العصر الحديث بهدف حماية الطرف الضّعيف في العقد متمثّلا في المسافر ، وذلك من خلال إعفائه من عبء إثبات خطأ النّاقل في حالة تعرّضه (المسافر) لإصابات جسمانية خلال الرّحلة البحرية ، حيث أنّه يفرض على النّاقل ضمان إيصال المسافر سليما معافى إلى جهة الوصول المتفق عليها خلال المدّة التي يستغرقها النّقل ونصّ عليها العقد ، وإلاّ

الوقوع تحت طائلة المسؤولية العقدية التي لا يمكنه التخلّص منها إلاّ بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه ، أو اثبات عدم خطئه أو إهماله هو أو تابعيه .

أولا- تعريف الالتزام بضمان السّلامة:

لم يعط المشرع الجزائري تعريفا لالتزام الناقل بضمان سلامة المسافرين بطريق البحر أو بغير طريق البحر، بل اكتفى بالنّص عليه فقط ، فنصت عليه المادة 62 ق ت ج بالقول " يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدّة النّقل سلامة المسافر وأن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعيّن في العقد ".

أمّا أهم ما يكرّس هذا الالتزام في مجال النّقل البحري فقد جاء في نص المادة 841 من ق ب ج " يتعين على الناقل أن .....ويتخذ الإجراءات اللّازمة لتأمين سلامة الركاب " والمادة 842 من نفس القانون بقولها " يعدّ النّاقل مسئولا عن الضرر المؤدّي للوفاة والإصابات الجسمانيّة للرّاكب وكذلك الضّرر المسبّب لأمتعته إذا كان الفعل المولّد للضرر قد وقع خلال عملية النّقل وله علاقة بالملاحة ، واستغلال السفينة أو من جرّاء خطأ أو إهمال الناقل أو مندوبيه خلال القيام بأعمالهم "

وإذا رجعنا إلى الفقه نجده هو الآخر لم يهتم كثيرا بتعريف الالتزام بضمان سلامة المسافرين ، بقدر اهتمامه بشروطه وطبيعته ، ومع ذلك فقد سعى الى وضع تعريف لهذا الالتزام مرتكزا في ذلك على خصائص وشروط معيّنة يتمتّع بها هذا الالتزام.

1- تعريف الالتزام بالسّلامة بالنظر إلى شروطه:

ذهب جانب من الفقه إلى القول أنّ الالتزام بضمان السّلامة يقتضي توفّر عدد من الشروط تتمثّل في : لجوء أحد المتعاقدين إلى الطرف الآخر في العقد من أجل الحصول على منتج أو خدمة معيّنة ، وأن يوجد خطر يهدّد المتعاقد طالب الخدمة أو المنتج وأخيرا أن يكون المتعاقد الملتزم بتقديم الخدمة أو المنتج مهنيا محترفا[106]

[106] عابد فايد عبدالفتاح ، الالتزام بضمان السلامة في عقود السياحة ، دار الكتب القانونية ، مصر، 2010 ص74.

في حين عرّفه رأي آخر من الفقه على أنّه " الالتزام الذي يقع على أحد المتعاقدين الذي هو مهني محـترف ، في مواجهة المتعاقد الآخـر متلقي الإنتاج أو الخدمة بضمان ما يهـدده مـن مخاطر الإصابة الجسدية أثناء تنفيذ الالتزامات التعاقدية النّاشئة عن العقد[107]

غير أنّ تعريف الالتزام بضمان السلامة بالنّظر إلى الشروط المتطلبة لوجوده لا يلقي الضوء على ماهيّة هذا الالتزام والمقصود بالسّلامة التي يلتزم بها المدين ، لذلك فإنّ تعريف الالتزام بضمان السّلامة يقتضي التعرّض لماهيّة هذا الالتزام ذاتها و ليس شرطا[108]

2- تعريف الالتزام بالسّلامة بالنّظر إلى طبيعته:

يقتضي تعريف الالتزام بضمان السلامة ، بيان المقصود بفكرة السّلامة ، ثم بيان مضمون الالتزام بالسّلامة

أ- فكرة السّلامة في ذاتها:

تقتضي فكرة السّلامة أن يمارس المدين سيطرة فعليّة على كل العناصر التي يمكن أن تسبّب ضررا للدّائن ، وأن تكون هذه العناصر داخلة في إطار العقد الذي يربط الدّائن بالمدين[109]

- ضرورة السيطرة على العناصر المسببة للضّرر:

في تحليل الفقه للالتزام بالسّلامة نجده يركّز أكثر على طبيعة هذا الالتزام(التزام ببذل عناية أم التزام بتحقيق نتيجة) ، أكثر من التركيز على محلّه ، حيث عرّفه جانب

---

[107] أمل كاظم سعود، محمدعلي صاحب، الالتزام بضمان السلامة في العقود السياحية (دراسة مقارنة)، مجلة جامعة الأنبار للعلوم القانونية والسياسية، كلية الحقوق، العدد السابع، 2010، ص ص 95، 96.

[108] عابد فايد عبدالفتاح ، المرجع السابق، ص 18.

[109] عبدالقادر أقصاصي ، الالتزام بالسلامة في العقود ، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية ، 2010 ، ص211.

من الفقه بالنّظر إلى طبيعته بأنّه " التزام بتحقيق نتيجة ، ولا يستطيع المدين به التخلص من المسؤوليّة العقديّة الناشئة عن الإخلال به إلاّ بإثبات السبب الأجنبي"[110]

فيقصد بالسّلامة الحالة التي يكون فيها التكامل الجسدي والصحّي للمتعاقد محفوظا من أي ضرر ينتج خلال فترة تنفيذ العقد المتفق عليه بين المدين وبين الدّائن الّذي هو عبارة عن مهني محترف ، فالنّاقل يلتزم بأن يوصل المسافر خلال الفترة المتفق عليها سالما معافى إلى الجهة التي يقصدها.

والسلامة بهذا المعنى مفهوم أحادي لا يحتمل التدرّج أو التنوّع ، فعندما تكون السلامة هي محل الالتزام كما يقول بعض الفقـهاء ، فلا يمكن التعبـير عنها بطريقة وسط ، فالتنفيذ لا يقبل الزيادة أو النقص ، فالسّلامة غير قابلة للتجزئة ، ولتنفيذها يجب أن تغطي كل مدة تنفيذ الالتزامات المتولدة عن العقد الذي أنشأها [111]

أمّا محل السّلامة فيقصد به سيطرة المدين على العناصر التي يمكن أن تسبب الضرر وهذا يعني السيطرة على سلوك الأشخاص ، أو على الأشياء المستخدمة في تنفيذ العقد والسيطرة يقصد بها التأثير الكامل ، أي توجيه ورقابة يمارسان بواسطة المدين بالسّلامة على هذا السلوك بطريقة يكون فيها استخدامها في تنفيذ الالتزامات لا يقدّم أي ضرر لصحة الدائن الجسدية[112]

وقد توسّع القضاء في مفهوم السّيطرة الفعلية للأشخاص والأشياء ، غير أنّ المهم في هذا الصدد أنّ السيطرة الفعليّة على العناصر التي يمكن أن تسبب الضرر للدّائن بالالتزام تقتضي أن تنتمي هذه العناصر إلى العقد المبرم بين الدّائن وبين مهني محترف و ليست خارجة عنه[113]

---

[110] أمل كاظم سعود، محمد علي صاحب، المرجع السابق، ص96.

[111] P.jOURDAIN , le fondement de l obligation de sécurité, GAZ.Pal ,21-23 Septembre 199 p 22 .

أنظر: عابد فايد عبدالفتاح ، المرجع السابق ، ص22.

[112] عبدالقادر أقصاصي ، المرجع السابق ، ص213.

[113] عابد فايد عبدالفتاح ، المرجع نفسه ، ص23.

- ضرورة انتماء العناصر المسببة للضرر للعقد المبرم بين الدائن والمدين بالالتزام:

ينبع شرط انتماء العناصر المسببة للضّرر للعقد من حقيقة أنّ هذا الأخير عبارة عن دائرة مغلقة على عاقديه يتبادلان فيه أداءات مختلقة وأنّ هذا العقد يجب ألاّ يعرّض الدّائن إلى حظر أكثر ممّا يتعرّض له الغير[114].

ب- مضمون الالتزام بالسّلامة:

إنّ التزام المتعاقد أو النّاقل المحترف بضمان سلامة المسافر يفرض عليه توقّع الحادث الذي يمكن أن يلحق ضررا بالمتعاقد الآخر أو المسافر ، ومن جهة أخرى يفرض عليه التصرّف من أجل منع وقوع هذا الحادث أو على الأقل تجنب آثاره[115]

- التزام المدين بالسّلامة بضرورة توقع الحادث الضار :

حتى تبرأ ذمّة المدين ويكون قد أوفى بالتزامه بالسّلامة كالتزام بتحقيق نتيجة يجب عليه أن يتوقع كل الحوادث التي يمكن أن تعترض التنفيذ الصحيح للعقد ، والتي يمكن أن تولّد أضرار جسديّة للطرف الدّائن في العقد ، لهذا رفض القضاء الأخذ بالسبب الأجنبي كوسيلة دائمة لإعفاء النّاقل من المسؤوليّة ، وذلك لكون الحادث محتملا[116]

لذلك يعتبر المدين مخلا بالتزامه في حالة ما إذا كان الحادث الضّار متوقعا أو محتمل الوقوع ، فحتّى يؤخذ بالسبب الأجنبي في دفع مسؤوليّة المدين بالالتزام ، يجب أن يكون الحادث الضار غير متوقّع وغير محتمل.

---

[114] سلامي ليندة ، الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري للأشخاص ، رسالة ماجستير ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة بومرداس ، الجزائر ، 2017 ، ص21.

[115] بلغازي نورالدين، المرجع السابق، ص116.

[116] F. DEFFERRARD, Une analyse de l'obligation de sécurité a l'épreuve de la cause étrangère, D, 1999, p336.

أنظر : عابد فايد عبدالفتاح ، المرجع السابق ، ص25.

وتطبيقا لذلك لم تعتبر محكمة النّقض الفرنسيّة من قبيل القوة القاهرة خروج القطار عن مساره إثر سقوط الصخور على شريط السكك الحديدية ، لأنّ تهايل الأتربة من الجسر كما ثبت لقاضي الموضوع يدلّ على قدمه ، الأمر الّذي يجعل سقوط الصخور منه أمرا متوقعا[117].

- الالتزام بالتصرّف من أجل منع الحادث الضار أو التقليل من آثاره:

إنّ التزام المدين أو النّاقل بتوقع الحادث الضّار يفرض عليه الالتزام بضرورة اتخاذ الإجراءات والإحتياطات اللّازمة لمنع وقوع هذا الحادث ، أمّا إذا لم يستطع المدين منع وقوع الحادث الضار فيقع عليه العمل على التقليل من آثاره الضارة.

وقد أقرّت محكمة النّقض الفرنسية في قرارها الصّادر في 1997/10/21 بمسؤوليّة الشركة الوطنية للسكك الحديدية SNCF [118] عن جرح أحد المسافرين مؤكّدة أنّ الحادث كان يمكن تجنّبه بوضع نظام مناسب يمنع فتح الأبواب أثناء سير القطار ، كما أشارت محكمة النّقض في هذا الحكم إلى عدم استفاء أحد عناصر الالتزام بالسّلامة وهو المتعلّق بمنع حصول الحادث الضّار ، و حدّدت المحكمة للنّاقل

---

[117] Cass.Civ, 26 Féverier 1974, N° de pourvoi:72/14765

وقد جاء في ملخص القرار :

" STATUANT SUR LACTION EN RESPONSABILITE ENGAGEE CONTRE LA SNCF PAR UN VOYAGEUR BLESSE AU COURS DU DERAILLEMENT DUN TRAIN CAUSE PAR LEBOULEMENT DUN TALUS SUR LA VOIE FERRE , LA COUR DAPPEL QUI ENONCE QUE CET EBOULEMENT DEVAIT ETRE CONSIDERE COMME UNE PREMIERE MANIFETATION DU VIELLISSEMENT DES PAROIS DE LA TRANCHE, LEQUEL ETAIT UN PHENOMENE GEOLOGIQUE NATUREL CONNU, PEUT EN DEDUIRE LE CARACTERE PREVISIBLE DE LA CHUTE DES ROCHERS SUR LA VOIE ET ECARTER LA FORCE MAJEURE ".

Textes appliqués :
· Code civil 1147 .
Cite dans le site électronique : date de consultation : 15-10-2019
https://www.legifrance.gouve.fr

[118] SNF : Société Nationale du Chemin de Fer

مضمون الاحتياطات التي كان يجب عليه اتخاذها من أجل تنفيذ التزامه بضمان السّلامة تنفيذا صحيحا[119]

وأمّا إذا خرج الحاث الضّار عن سيطرة المدين(النّاقل) ولم يستطع تجنبه ، فإنّه يقع عليه الالتزام باتخاذ الإجراءات اللازمة التي يمكن أن تمنع حصول الضرر ، أو تخفّف من آثاره الضّارة على المتعاقد(المسافر).

وقد تشدّد القضاء في اعتبار الحادث الضّار غير متوقع وغير ممكن الدّفع حيث أنّه يرفض في أغلب الحالات دفع المدين بعدم إمكانية توقّع الحوادث الضارة بالسّلامة الجسدية للمتعاقد ، وهذا ما يؤكّد معه القضاء عدم وفاء المدين بالتزامه بضمان سلامة المتعاقد معه [120].

مثال ذلك : في أحد الرحلات البحرية المتجهة إلى جزيرة من جزر المحيط الأطلنطي في غرب السّاحل الفرنسي انتزعت الأمواج القوية التي غطّت مقدّمة السفينة مسافرة كانت تقف على مقدّمة السفينة ، ممّا أدّى إلى غرقها ، إلاّ أنّ ما هو معروف في هذه المنطقة أنّ أمواجها عالية وخطرة ، لهذا فقد قضت محكمة بريست (Brest) بخطأ النّاقل و ألزمته بالتعويض ، و قد علّلت حكمها بأن هذه المناطق معروفة بأنها خطرة ، وكان على النّاقل أن يتخذ الإحتياطات اللّازمة ويأمر الرّكاب بالابتعاد عن ظهر السفينة ، ورفضت دفع النّاقل بعدم إمكانية توقع الحادث و دفعه ، وعدم التزام المسافر بالتعليمات[121]

---

[119] مواقي بناني أحمد ، الالتزام بضمان السلامة " المفهوم ، المضمون ، أساس المسؤولية " ، مجلة المفكر الصادرة عن جامعة محمد خيضر بسكرة 2014 ، ص 419.

[120] بلغازي نورالدين ، المرجع السابق ، ص 118.

[121] T.G.I.Brest, 17juin 1970, DMF1972, 31 .

أنظر : عبدالرافع موسى ، مدى الشدة في أساس مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص ، دار النهضة العربية ، مصر ، 1996 ، ص 52.

وكنتيجة لهذا التّحليل الذي قمنا بعرضه ذهب الفقه إلى تعريف الالتزام بضمان السّلامة على النّحو التّالي : " الالتزام بالسّلامة هو التزام يتكوّن من سيطرة المدين على الأشخاص وعلى الأشياء التي تثير الضرر الجسدي ، وتنفيذه بطريقة كاملة يستلزم خطوة مزدوجة : توقع الأخطار التي يمكن أن يتعرّض لها الدّائن ، والتصرّف حيال هذه الأخطار إمّا بمنع وقوعها أو التقليل من آثارها"[122].

ثانيا- تبرير الأساس التعاقدي للالتزام بضمان السّلامة:

لقد أوضح لنا الفقه رأيين يدوران حول أساس التزام النّاقل بضمان سلامة المسافر الرّأي الأوّل ذو نزعة موضوعية يستند إلى مستلزمات العقد "les suites du contrat" والرّأي الثّاني ذو نزعة شخصيّة يقوم على تفسير الإرادة الضمنية للمتعاقدين " la volonté tacite"[123]

1- الاستناد إلى مستلزمات العقد:

يرى جانب من الفقه تحميل النّاقل الالتزام بضمان السّلامة تأسيسا على فكرة العدالة التي تتطلب مراعاة الظروف الخاصة بالحالة الواقعيّة ، لأنّه لا يتصوّر أن ينحصر كل ما يلتزم به النّاقل في توصيل المسافر على أيّ وجه ولو جثّة هامدة[124] .

---

[122] F. DEFFERRARD, Une analyse de l'obligation de sécurité a l'épreuve de la cause étrangère, n1 , p367.

"L'obligation de sécurité consiste a exercer la maitrise des personnes et des choses ; sa parfaite exécution postule l'accomplissement dune double démarche M prévoir les dangers auxquels le créancier peut être expose et agir dans le dessein de tenir ceux ci en échec"

أنظر : عابد فايد عبدالفتاح ، المرجع السابق ، ص 28 .

[123] عبدالقادر أقصاصي ، المرجع السابق ، ص281,

[124] عدلي أمير خالد ، قواعد و أحكام عقد النقل البري في ضوء قانون التجارة الجديد، والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا ، دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية ، مصر ، 2006 ، ص 150.

ويستند أصحاب هذا الرّأي في تبرير موقفهم إلى المادة 1135 من القانون المدني الفرنسي[125] التي تقابلها المادة 107 من القانون المدني الجزائري [126] ، حيث تقضي كل منهما بأنّ العقد لا يقتصر على إلزام المتعاقد بما ورد فيه ، ولكن يتناول أيضا ما هو من مستلزماته وفقا للعدالة بحسب طبيعة الالتزام.

اعتبرت محكمة النّقض الفرنسيّة نص المادة 1135 أساس منطقي لتبرير وتفسير وجود التزام تبعي بضمان السّلامة[127] ، فهذا النص يجيز للقاضي أن يكمل العقد بأن يضيف إليه التزامات غير معبّر عنها من قبل الأطراف ، مثل الالتزام بضمان السّلامة[128]، إذ لم يعد ينظر للإرادة بوصفها مصدرا مستقلاّ للعقد فقط وخاصة للالتزامات التعاقدية ، فالعقد يدخل في إطار مجموع القيم التي يجب على إرادة الأطراف التوافق معها وأحيانا الخضوع لها.

فالالتزام بضمان السّلامة جاء لحماية حقوق المسافرين المضرورين بتسهيل حصولهم على التعويض عن الإصابات الجسديّة ، في وقت لم تمنحهم المسؤوليّة التقصيريّة ذلك فهو يمثّل إذن وسيلة عادلة لحماية المسافرين بحرا ، والمحرومين من دعوى فعّالة في المجال التقصيري ، لذلك اعتبر إجراء فنّي أستعمل من قبل القضاء لتحسين وضع المتضررين[129]

---

[125] Version du 17 fevrier 1804

[126] المادة 107 من ق م ج " يجب تنفيذ العقد طبقا لما اشتمل عليه وبحسن نية ، و لا يقتصر العقد على التزام المتعاقد بما ورد فيها فحسب بل يتناول أيضا ما هو من مستلزماته ، وفقا للقانون والعرف و العدالة حسب طبيعة الالتزام"

[127] مواقي بناني ، المرجع السابق ، 421.

[128] P.jOURDAIN , le fondement de l obligation de sécurité, GAZ.Pal ,21 -23 Septembre 1997 p 22 .

أنظر : عبدالقادر أقصاص ، المرجع السابق ،ص 282 .

[129] P .JOURDAIN : Op.cit, P1197 .

2 – الاستناد الى تفسير الإرادة الضمنيّة للمتعاقدين:

ذهب غالبيّة الفقهاء إلى تقرير الالتزام بضمان السّلامة على عاتق النّاقل بالاستناد إلى تفسير الإرادة الضمنيّة للمتعاقدين ، لأنّه ما كان للمسافر أن يتعاقد مع النّاقل لو علم أنّه لن يلتزم بضمان وصوله سالما معافى إلى المكان المتفق عليه.

وقد برّر المحامي العام ساري (Sarrut) هذا الالتزام الذي كشف عنه في مذكرته التي رفعها أمام محكمة النّقض الفرنسية وجعلها تقرّه في حكمها الصادر في 1913/12/28 المتعلق بالنّقل بالسكك الحديدية[130]، حيث انتهى في هذه المذكرة إلى أنّ عقد النّقل يتضمن التزاما بضمان سلامة المسافر يتحمّله النّاقل ، مفاده تأمين انتقال المسافر سالما من مكان القيام الى مكان الوصول[131]، وهو ما يمكن اعتباره سندا لتأييد هذا الرّأي ، وفي نفس الوقت يعتبر ردّا على من أنكر وجود الالتزام بضمان السّلامة على عاتق ناقل الأشخاص.

تعرّض هذا الرّأي إلى الكثير من الانتقادات كونه يقوم على التخمّين في تفسير إرادة المتعاقدين ، فمن غير المعقول الافتراض أنّ النّاقل قد قصد ضمان سلامة المسافر دون أن يعبّر عن ذلك ، ربّما قد يفكّر المسافر في مخاطر المساس بسلامته أثناء الرّحلة ويعتبر نفسه دائنا بهذا الالتزام ، إلاّ أنّه من غير المعقول أن تلتقي إرادة الطرفين حول هذا الالتزام دون تصريح منهما[132].

---

[130] جاء في المذكرة التي رفعها المحامي العام ساري "أنه لا فرق بين نقل الأشياء ونقل الأشخاص ، لان الشخص اذا كان له نشاط ذاتي ، فان الشيء قد يكون له أيضا هذا النشاط ، كما لو كان الشيء حيوانا ، وهو له نشاط ذاتي لا شبهة فيه كالإنسان وهو يتحرك فيصيب ويصاب على أن الإنسان الذي نخشى عليه ، من نشاطه الذاتي هو أشد حرصا على سلامة نفسه من صاحب البضاعة على بضاعته فلماذا نجعل الناقل مسئولا عن سلامة البضاعة اثناء النقل ولا نجعله مسؤولا عن سلامة الانسان ، وقد تبين أن اكثرية حوادث النقل ترجع الى اسباب لا علاقة لها بالمسافر". أنظر عدلي أمير خالد ، المرجع السابق ، ص 153.

[131] عدلي أمير خالد ، المرجع السابق ، ص155.

[132] عبداالقادر أقصاصي ، المرجع السابق ، ص 282.

الفرع الثاني
مسؤولية النّاقل البحري عن الأضرار المادية

لا يقتصر التزام النّاقل البحري وفقا للعقد الّذي يربطه بالمسافر على مجرّد نقل هذا الأخير وتوصيله سليما معافى ، بل يتعدّى ذلك إلى الالتزام بنقل أمتعته إلى المكان المتفق عليه وفق ما نص عليه العقد أو جرى عليه العرف ، والمحافظة عليها من التلف والهلاك (أولا) ، كما يقع عليه الالتزام بنقل المسافرين من ميناء القيام الى ميناء الوصول ضمن الميعاد المتفق عليه ، أو ضمن الميعاد المعقول (ثانيا) ، لذلك رتب المشرّع على أي اخلال بهذه الالتزامات قيام المسؤولية العقدية للناقل.

أولا – مسؤولية النّاقل عن الأضرار التي تلحق الأمتعة:

الأمتعة هي كل ما يحمله المسافر من الأشياء التي تعد للاستعمال الشخصي على السفينة[133] في حدود الكمية المتفق عليها بالعقد ، أو في الحدود التي يقتضيها العرف ، فإذا تجاوزت الأمتعة حدود الكمية المتفق عليها فإنّ المسافر مطالب بدفع أجرة الحمولة الزائدة أمّا إذا توفي المسافر خلال فترة النّقل ، فإنّ الربان ملزم بالمحافظة على الأمتعة الى غاية تسليمها الى الورثة[134].

---

[133] يمنع على المسافر حمل الأشياء التي لا تعد للاستعمال الشخصي ، كما يمنع عليه شحن أية مواد قابلة للالتهاب أو الانفجار أو خطيرة أو يكون استيرادها أو تصديرها محضورا أو غير مطابق لقوانين الشرطة والجمارك

[134] بلغازي نورالدين ، الالتزامات الأصلية المقررة للناقل في عقد النّقل البحري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنّقل العدد السادس ، جامعة ابي بكر بلقايد ، تلمسان ، ص82 .

المادة 587 ق ب ج " يجوز للربان في حالة الاستعجال أن يتخذ جميع التدابير التحفظية خلال الرحة البحرية لحفظ حقوق المجهز و المسافرين و ذوي الحقوق في الحمولة، و يعد الربان بالتالي كمسير أعمال المسافرين و ذوي الحقوق في الحمولة, "

اختلف الفقه في نوعية العقد الذي تخضع له الأمتعة ، حيث يرى البعض من الفقهاء أنّ عقد نقل الأمتعة هو عقد تبعي يقوم بجانب العقد الأصلي ، أمّا الفئة الأخرى من الفقهاء فترى أنّه لا يوجد ثمة عقد بين الناقل والمسافر إلا عقد واحد هو عقد نقل المسافرين بمقتضاه يلتزم الناقل بنقل المسافر ونقل أمتعته[135] ، والرأي الثاني هو الأصح في نظرنا لأنّه لا يوجد في واقع الأمر إلا عقد واحد يكون بمقتضاه النّاقل ملزما بنقل المسافرين وأمتعتهم ، و هذا ما نصّت عليه الاتفاقات الدولية ونص عليه المشرّع الجزائري من خلال القانون البحري ، الذي قضت المادة 821 منه بأن " يلتزم المجهز بموجب عقد نقل المسافرين بنقل المسافر و أمتعته ان وجدت عن طريق البحر ولمسافة معيّنة بمقابل دفع المسافر أجرة النّقل ".

كما ذهبت الاتفاقيات الدولية والمشرع الجزائري الى تقسيم الأمتعة الى ثلاث أنواع مختلفة ، إذ نصّت المادة 822 ق ب ج على أنواع الأمتعة التي يمكن أن تكون محلا للنّقل البحري بقولها " تعد بمثابة أمتعة :

أ ـ الأمتعة التي يحملها المسافر عادة معه أو الأمتعة التي يأخذها إلى حجرته أو تكون تحت حراسته ، وتسمّى هذه الأمتعة باسم أمتعة الحجرة.

ب ـ الحقائب المحتوية على الأمتعة الشخصية للمسافر و المسجلة و المنقولة في عنبر السفينة ، وتسمّى هذه الأمتعة بأمتعة العنبر

ج ـ السيارات السياحية بما في ذلك الأمتعة الموجودة بداخلها والتي ترافق المسافر ويستخدمها لاستعمالاته الشخصية . "

بناء على ذلك يمكن تقسيم أمتعة المسافر الى:

[135] علي جمال الدين عوض ، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1970 ، ص310 .

1- الأمتعة المسجلة :

وهي الأمتعة التي يسلمها المسافر الى النّاقل أو نائبه طوال فترة السفر، ثم اعادتها الى المسافر عند مغادرة السفينة في ميناء الوصول ، و يلتزم النّاقل بتسليم المسافر إيصالا بهذه الأمتعة وتسجيلها في دفتر خاص ، ولا تقتصر هذه الأمتعة على الحقائب فقط ، بل تشمل السيارات والمركبات الأخرى التي يسلمها المسافر للنّاقل[136] ، فهذه الأمتعة تشبه البضائع لأنّها توضع عادة في العنبر وتكون بعيدة عن رقابة مالكها[137]

2- الأمتعة غير المسجلة :

وهي الأمتعة التي يحتفظ بها المسافر معه في حجرته على ظهر السفينة وتتضمن عادة متعلقاته الهامة التي تكون محلا لاستخدامه الشخصي أثناء السفر وهذه الأمتعة لا يتم تسجيلها ولا تسليمها الى النّاقل ، بل تظل تحت سيطرة ورقابة المسافر لذلك لا يسأل النّاقل عن هلاكها أو تلفها إلاّ اذا أثبت المسافر أنّ هذا الضرر يعود الى خطأ او اهمال النّاقل أو مندوبيه .

---

[136] محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص527.

نصت على ذلك المادة 839 ق ب ج بقولها " يتعين على النّاقل أن يسجل أمتعة العنبر الخاصة بالمسافر و كذلك المركبات التي ترافقه وأن يسلمه ايصالا بها "

[137] ايمان فتحي حسن الجميل، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص ، المكتب الجامعي الحديث ، ط1 ، 2015 ص171.

و قد نص المشرّع المصري صراحة على ذلك من خلال المادة 268 ق ب م بقوله " تسري على نقل الأمتعة المسجلة أحكام نقل البضائع بالبحر"

أمّا المشرّع الجزائري وان كان نص على ذلك بصياغة مغايرة من خلال المادة 839 ق ب ج ، فقد نص عليه صراحة في مجال النّقل البري في المادة 68 ق ت ج بالقول" يخضع نقل الأمتعة المسجلة لأحكام المواد 46 و 47 و 48 و من 52 إلى 62" وهي مواد متعلة بنقل البضائع برا ".

3- الأمتعة المودعة :

وهي أمتعة غير مسجلة و لكن المسافر يودعها عند الربان أو عند الشخص المكلف بحفظ الودائع في السفينة بناءا على اتفاق كتابي صريح بينهما ، وتشمل هذه الأمتعة عادة الأشياء الثمينة كالمجوهرات والنقود والسندات والآثار الفنية .

ثانيا- مسؤولية النّاقل البحري عن التأخير:

التزام النّاقل البحري بنقل المسافرين يتضمن أيضا التزامه بتوصيله هو وأمتعته الى ميناء الوصول في الموعد المتفق عليه ، أو في الموعد المعقول اذا لم يتم الاتفاق على موعد الانطلاق وموعد الوصول ، واذا تأخّر النّاقل في تنفيذ هذا الالتزام ، يكون مسئولا عن الضرر الذي يلحق بالمسافر ، لأنّ هذا التأخير قد يفوت على المسافر إنجاز الأعمال الوظيفية والتجارية التي يقصدها[138].

لم يتطرق المشرع الجزائري الى هذا الالتزام، الاّ من خلال نص المادة 835 ق ب ج التي جاء فيها " اذا لم تغادر السفينة الميناء الذي تبدأ منه الرحلة أو حصل تأخير هام لا ينسب الى النّاقل ، يستطيع كل طرف فسخ العقد بدون أي تعويض من الجهتين و في هذه الحالة يجب على الناقل ارجاع أجرة السفر بعد أن يرد المسافر التذكرة "

من خلال نص المادة المذكورة أعلاه يتضح أنّ المشرّع الجزائري قد أشار الى التأخير الهام الذي يحدث قبل بدء الرحلة البحرية دون أن يقيم المسؤولية على عاتق النّاقل اذا كان سبب التأخير لا ينسب الى النّاقل ، بل الزم هذا الأخير بإرجاع أجرة السفر فقط ، الا أنّه أغفل بيان مدى مسؤولية النّاقل اذا كان سبب التأخير يرجع الى النّاقل.

أمّا بالنسبة الى التأخير في الوصول فقد تجاهله المشرّع الجزائري مقتديا في ذلك بالاتفاقيات الدولية ، وهو ما نرجعه الى عدّة أسباب أهمّها يتمثل في الأحداث الغير

[138] العرباوي محمد صالح ، المرجع السابق ، ص 212.

متوقعة التي قد تحملها الرحلة البحرية في طياتها ، وحتى ان كانت متوقعة كالاضطرابات الجوية مثلا ، فإنّها تفرض على قبطان السفينة اتخاذ جميع الاحتياطات اللّازمة لمواجهة هذه المخاطر والمحافظة على سلامة المسافرين ، كتغيير مسار الرحلة مثلا[139]، ممّا يطيل في المدة الزمنية المتوقع أو المتفق على الوصول خلالها فضمان السّلامة أولى من الوصول في الموعد المتفق عليه ، وهو التبرير الذي جعل الاتفاقيات الدولية المتعلقة بنقل المسافرين بحرا تتجنب الاشارة الى التزام النّاقل بإيصال المسافرين في الموعد المحدد.

[139] في حالة الاضطرابات الجوية و البحرية الكبيرة تخفض السفن من سرعتها ، كما تتخذ مسار قريب من الشواطئ وهذا ما يزيد من مسافة ومدة الرحلة البحرية.

الفصل الثاني
شروط تحقق مسؤولية النّاقل البحري للمسافرين

إنّ البحث في شروط تحقق مسؤولية النّاقل البحري للمسافرين ، يقودنا حتما الى البحث في الأساس القانوني لهذه المسؤولية ونطاقها وذلك على ضوء ما جاءت به التشريعات الداخلية والاتفاقيات الدولية.

وعليه تم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين ؛ نتناول في الأوّل الأساس القانوني لمسؤولية النّاقل البحري ، بينما نتناول في الثاني نطاق مسؤولية النّاقل البحري للمسافرين.

المبحث الأوّل
الأساس القانوني لمسؤولية النّاقل البحري للمسافرين

حينما قضت محكمة النّقض الفرنسية عام 1911 بالطبيعة العقدية لمسؤولية النّاقل البحري وبوجود التزام بضمان السلامة على عاتق النّاقل ، لم تكن عبارات الالتزام بتحقيق نتيجة والالتزام بوسيلة قد ظهرت بعد ، الّا أنّ إبراز التفرقة بين هذين الالتزامين فيما بعد من طرف الفقيه "René , Demogue " [140]، أدّى الى إثارة النقاش حول الأساس القانوني الذي تقوم عليه مسؤولية النّاقل ؟

فكما هو معلوم يمكن أن تقوم المسؤولية العقدية للنّاقل على أحد الأساسين ، إمّا أن تقوم على أساس الخطأ ويتجسد ذلك في نظام المسؤولية الشخصية ، أو أن تقوم على أساس الضّرر (تحمّل التبعة والمخاطر) فتصبح المسؤولية موضوعية تقوم بمجرد وقوع الضرر دون الحاجة لإثبات الخطأ.

[140] دلال يزيد ، المرجع السابق ، ص95.

وإذا رجعنا الى مجال النّقل البحري للمسافرين نجد أنّ معظم التشريعات الداخلية على غرار التشريع الجزائري ، والاتفاقيات الدولية قد اتفقوا على اقامة مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار الجسمانية والمادية التي تلحق المسافر على أساس الخطأ ، الذي تختلف طريقة اثباته باختلاف نوع الحادث المسبب للضرر ، اذ يمكن أن يكون الخطأ واجب الاثبات من طرف المسافر ، كما يمكن أن يكون مفترضا افتراضا بسيطا وأحيانا أخرى يكون مفترض افتراضا شديدا[141].

على ضوء ما تقدم سنحاول ابراز أساس مسؤولية النّاقل البحري في حالة وفاة المسافر أو تعرّضه لإصابات جسمانية (المطلب الأوّل) ، ثم نتناول أساس هذه المسؤولية في حالة تلف أو هلاك الأمتعة وفي حالة الاخلال بمواعيد النّقل (المطلب الثاني) ، كل ذلك وفق ما جاء به المشرّع الجزائري ، والمشرّع الفرنسي ، بالإضافة الى ما جاءت به الاتفاقيات الدولية وبالأخص اتفاقية بروكسيل لعام 1961 المتعلقة بنقل المسافرين ، واتفاقية بروكسيل لعام 1967 المتعلقة بنقل الأمتعة ، و اتفاقية اثينا لعام 1974 المتعلقة بنقل المسافرين وأمتعتهم بحرا وبرتوكولها المعدّل في 2002 .

المطلب الأوّل

الأساس القانوني لمسؤولية النّاقل البحري عن الأضرار الجسمانية

انّ قيام المسؤولية العقدية للنّاقل البحري في حالة اصابة المسافر أو وفاته هو نتيجة لإخلاله بالالتزام بضمان السلامة كما أشرنا الى ذلك من قبل ، أمّا فيما يخص الأساس القانوني الذي تقوم عليه هذه المسؤولية فقد اتفقت التشريعات الوطنية والمواثيق الدولية على أنّ أساس قيام مسؤولية الناقل البحري يختلف باختلاف نوع الحادث المسبب للضرر ، فبعض الحوادث تقوم فيها مسؤولية النّاقل بمجرد وقوع

[141] في هذه الحالة تؤسس المسؤولية العقدية على أساس الافتراض الشديد للخطأ ، فلا تدفع بنفي الخطأ بل يتطلب دفعها اثبات السبب الأجنبي ، وقد عبر عنها القضاء الفرنسي بالمسؤولية المفترضة ""

الضرر فيكون أساسها الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس ، أمّا البعض الآخر فيحتاج قيام المسؤولية فيها الى اثبات خطأ النّاقل فيكون أساسها الخطأ الواجب الإثبات ، مع استثناء برتوكول 2002 المعدل لاتفاقية أثينا لعام 1974 الذي سلك اتجاها مختلف نوعا ما في تحديده للأساس القانوني الذي تقوم عليه مسؤولية النّاقل وهذا ما دفعنا الى التساؤل عن أوجه الاختلاف بين ما ذهب اليه المشرّع الجزائري والمشرّع الفرنسي والاتفاقات الدولية ، وبين ما جاء به برتوكول 2002 لاتفاقية أثينا ؟ و أيهما كان أكثر حماية للمسافر؟

للإجابة على هذه التساؤلات سنحاول تبيان الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري في التشريع الفرنسي (الفرع الأوّل) ، ثم نعرج على بيان الأساس القانوني لهذه المسؤولية في الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري (الفرع الثاني)

الفرع الأول

الأساس القانوني لمسؤولية النّاقل البحري في القانون الفرنسي

إنّ بيان الأساس القانوني لمسؤولية النّاقل البحري للمسافرين في القانون الفرنسي يقتضي منّا بيان أساس هذه المسؤولية قبل صدور القانون الفرنسي رقم 66/ 420 المؤرخ في 18 جوان 1966 المتعلق بعقود استغلال النّقل البحري ، ثم بيان أساس هذه المسؤولية بعد صدور هذا القانون.

أولا – الأساس القانوني لمسؤولية النّاقل قبل صدور القانون رقم 66/ 420 :

رأينا فيما سبق كيف تطوّرت نظرة القضاء الفرنسي الى نقل المسافرين ، من خلال اقراره للمسؤولية العقدية عن حوادث نقل المسافرين ، فضلا عن اعترافه بوجود التزام عقدي على عاتق النّاقل بضمان سلامة المسافر ، الّا أنّه ظهر بعد ذلك اتجاه فقهي حاول تحديد طبيعة التزام النّاقل بضمان سلامة المسافر في إطار مجرد بذل عناية

باتخاذ الاحتياطات اللّازمة لتفادي اصابة المسافر أثناء نقله ، و من ثمّ يتعيّن على المسافر المضرور في ضوء هذا الاتجاه إثبات خطأ النّاقل ، وعلاقة السببية بين خطئه والضّرر الذي أصاب المسافر حتى يحصل على التعويض[142].

وقد استند هذا الجانب من الفقه في تبرير موقفهم ، إلى أنّ المسافر يكون حر في حركته و يتمتع بنشاط ذاتي ، و بالتّالي لا يملك النّاقل الرّقابة الكاملة عليه ممّا يزيد من احتمال مساهمة المسافر في وقوع الاصابة ، لهذا لا يوجد سبب لافتراض مسؤوليّة النّاقل.

بيد أنّ هذا الاتجاه يتعارض مع الهدف الذي كان يصبوا اليه القضاء الفرنسي من خلال اقرار المسؤولية العقدية للنّاقل وتحميله التزما بضمان السّلامة ، الا وهو تحقيق حماية كاملة للمسافر المضرور ، لذلك ذهب اتجاه آخر إلى القول أنّ مسؤولية النّاقل تنعقد بمجرد إصابة المسافر ، مؤكّدا على أنّ عقد نقل الأشخاص يفرض على النّاقل التزاما بإيصال المسافر سليما معافى إلى وجهته المقصودة ، أي أنّ محل التزام النّاقل هو التزام بتحقيق نتيجة ، لا يستطيع النّاقل دفعه إلّا بإثبات السبب الأجنبي ، سواء كان قوة قاهرة أو فعل الغير أو خطأ المسافر نفسه ، كما لا يستطيع دفعه بإثبات عدم خطئه واتخاذه اجراءات الحيطة والحذر[143] ، فمسؤولية النّاقل قائمة على أساس الخطأ المفترض افتراضا شديدا أو كما سمّاها الفقه الفرنسي المسؤولية المفترضة (Présomption de la responsabilité)[144].

أيّد هذا الاتجاه الكثير من الفقهاء ، مبررين اعتبار التزام النّاقل بضمان سلامة المسافر في عقد النّقل التزام بتحقيق نتيجة لا بذل عناية بالقول ، أنّ النّاقل مطالب بالوصول الى نتائج مؤكّدة لا احتماليه ، فسلامة المسافر في النّقل البحري أو البري أو

---

[142] محمود التلتي، النظرية العامة للإلتزام بضمان سلامة الأشخاص، المرجع السابق، ص247.

[143] Philipe Delebecque, Droit maritime, TOMEII, 13e édition, Dalloze, France, 2014 , P 578.

[144] عبدالقادر أقصاصي ، المرجع السابق ، ص246.

الجوي لا مجال فيها للاحتمال بل تكاد تكون مؤكّده ، وهذا ما يسمح بافتراض خطأ النّاقل في حالة إصابة المسافر[145] .

ومع ذلك فقد تم الرد على أصحاب هذا الاتجاه بالقول ، أنّ القواعد العامة للمسؤولية العقدية تسمح كذلك للنّاقل بالتحرر من مسؤوليته اتجاه المسافر من خلال ادراجه شروط أو اتفاقات في عقد النّقل تخفّف من مسؤوليته أو تلغيها تماما ، و ذلك في ظل عدم وجود نصوص قانونية تمنع ذلك ، و يكون هذا التخفيف من خلال جعل التزام النّاقل مجرد التزام ببذل عناية[146] ، أو تحديد مبلغ التعويض الذي يقدمه النّاقل للمسافر في حاله تعرضه للضرر ، وهو ما أيّده القضاء الفرنسي من خلال الأحكام التي أصدرها وقضى فيها بصحة هذه الإجراءات والشروط ، ما لم يكن الحادث المسبب للضرر ناتج عن خطأ جسيم أو متعمد من طرف النّاقل ، مستندا في ذلك على النصوص الواردة في القواعد العامة(العقد شريعة المتعاقدين) [147]

ثانيا – الأساس القانوني لمسؤولية النّاقل البحري بعد صدور القانون رقم 420/66:

رغم استقرار القضاء الفرنسي خلال الفترة السّابقة لصدور القانون 420/66 المؤرخ في 18 جوان 1966 الخاص بعقود استغلال النّقل البحري على أنّ محل التزام النّاقل البحري بضمان السلامة الجسدية للمسافر هو التزام بتحقيق نتيجة ، تكون مسؤولية النّاقل فيه مفترضة افتراضا شديدا ، ولا يستطيع الناقل التخلّص منها إلّا بإثبات السبب الأجنبي ، إلّا أنّ المشرّع الفرنسي قام بتعديل شامل سنة 1966 بموجب القانون المشار إليه ، نظّم من خلاله مسؤولية النّاقل البحري للمسافرين على أساس ملاحظتين الأولى تستند الى حرية المسافر في الحركة داخل السفينة وعدم خضوعه للرقابة

---

[145] محمود التلتي ، النظرية العامة للإلتزام بضمان سلامة الأشخاص ، المرجع السابق ، ص 251.

[146] ويكون ذلك بتضمين عقد النّقل شروط تعفي النّاقل من المسؤولية بمجرد اثباته اتخاذ اجراءات الحيطة والحذر التي يتخذها الرجل العادي وهذا ما يجعل من التزامه مجرد التزام ببذل عناية.

[147] Com, 11 févr, 1965, DMF, 1965, 352 ; 19 oct 1965, D, 1966. 238. Cité par : Philipe Delebecque , Op.cit, p 578.

عكس النّقل الجوي الذي يكون فيه المسافر جالس في الكرسي ومراقب من الطاقم المشرف ، وهذا ما يجعل من احتمال تسبب المسافر في الحادث المؤدّي الى الاصابة أمر وارد ، لذلك يكون أساس مسؤولية النّاقل هو الخطأ الواجب الاثبات.

أمّا الملاحظة الثانية فتتمثل في استحالة اثبات المسافر لتسبب الناقل في اصابته في حالة الكوارث الكبرى(الغرق، الحريق...)، واستبعاد تسبب المسافر في هذه الحوادث ، لذلك يكون أساس مسؤولية الناقل هنا هو الخطأ المفترض[148].

على أساس هذين الملاحظتين فرق المشرّع الفرنسي بين نوعين من الحوادث يمكن أن يتعرّض لهما المسافر ، حوادث جماعية وحوادث فردية ، ففي حالة الحوادث الجماعية يكون أساس مسؤولية النّاقل هو الخطأ المفترض (présomption de la faut) ، أمّا في حالة الحوادث الفردية فإنّ أساس مسؤولية النّاقل يكون هو الخطأ الواجب الإثبات .

1- الحوادث الجماعية : لقد وسّع القانون الفرنسي الصادر في 18 جوان 1966 من نطاق الحوادث الجماعية ، حيث نصّت المادة 38 منه على أنّ هذه الأخيرة تشمل الحوادث الناتجة عن " الغرق ، التصادم ، الجنوح ، الانفجار ، الحريق أو أي كارثة كبرى "[149] ، فإشارة المادة 38 الى مفهوم "الكوارث الكبرى " وسع من قائمة الحوادث الجماعية خاصة في ظل التفسيرات المختلفة لمفهوم الكوارث الكبرى ، فالأستاذ بوناسيي(Bonassies) يرى أنّ الكارثة الكبرى هي كل كارثة تؤثر على سلامة السفينة بأكملها أو من المحتمل أن تؤثر عليها مما يؤدي الى تعرض أو احتمال تعرض عدد كبير من المسافرين للضرر ، في حين يرى جانب آخر من الفقهاء أنّ معيار الكارثة الكبرى هنا لا يتعلق بحجمها بقدر ما يتعلق بعدد الضحايا وعدم تسبب المسافر بخطئه

[148] Bonassier, Op.cit, P 798 .

[149] Art 38 loi n 66_420 du 18 juin1966 « le transporteur est responsable de la mort ou des blessure des voyageurs causes par naufrage , abordage, échouement explosion , incendie , ou toute sinistre majeur , sauf preuve, à sa change , que l'accident n'est imputable ni à sa faute ni à sa prépose »

في وقوعها ، أمّا الأستاذ دوين روديير(Doyen rodiere) فيذهب الى القول أنّ الحادث الخطير هو الحادث الذي سيؤدي حتما الى وقوع العديد من الضحايا[150].

يكون أساس مسؤولية النّاقل عن الأضرار الجسمانية التي تلحق المسافر نتيجة هذه الحوادث الجماعية هو الخطأ المفترض ، وهو افتراض بسيط يمكن للنّاقل دفعه من خلال اقامة الدليل على أنّ الحادث لا يرجع الى خطئه أو خطأ تابعيه[151] ، الّا أنّ هذا الافتراض لا يسقط عن المسافر وجوب اثبات حصول الحادث أثناء تنفيذ عقد النّقل واثبات وجود الضرر ووجود علاقة سببية بين الضرر و الحادث.

2_ الحوادث الفرديّة : لا مجال لافتراض مسؤولية النّاقل ، اذا كان الحادث المسبب للضّرر يحمل طبيعة فردية ، و بصفة أدق اذا كان الحادث لا يدخل في نطاق الحوادث الجماعية والكوارث الكبرى ، وبالتالي يكون أساس مسؤولية النّاقل هنا هو الخطأ الواجب الاثبات فيقع بذلك على المسافر عبء إثبات إهمال النّاقل وعدم اتخاذه العناية والحرص اللّازمين لجعل السّفينة صالحة للملاحة ، واثبات عدم اتخاذه الاحتياطات اللّازمة من أجل تأمين سلامة المسافر[152] ، أو اثبات تسبب النّاقل بخطئه هو أو أحد تابعيه بوقوع الحادث الذي سبب للضرر الجسماني[153].

---

[150] Ilke Kara, la responsabilité de organisateur de croisière, Mémoire pour l'obtention du Master 2 , Faculté de droit maritime et science politique, université d'Aix Marseille, France, 2015, P47.

[151] René Rodier, Op.cit, p403.

تقابلها وتطابقها المادة 5421_4 , L من قانون النّقل الفرنسي التي تنص على :

Article L, 5421_4 C .T Français "Le transporteur est responsable de la mort ou des blessures des voyageurs causés par naufrage, abordage, échouement, explosion, incendie ou tout sinistre majeur, sauf preuve, à sa charge, que l'accident n'est imputable ni à sa faute ni à celle de ses préposés "

[152] Article L.5421_2 C.T françaises "le transporteur est tenu de mettre et de conserver le navire en bon état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour effectuer le voyage considéré et de faire toutes diligences pour assurer la sécurité des passagers.... "

[153] Article L.5421_3 C.T françaises "…….ou qu'une faut a été commise par lui-même ou de ses préposés"

فتعرّض المسافر لحادث فردي أثناء تنفيذ عقد النّقل يوجب عليه تقديم دليل على وجود الضرر ، كما يوجب عليه إثبات وقوع الحادث المسبب للضرر أثناء التواجد على متن السفينة ، أو أثناء عمليات الصعود والنزول ، وإقامة الدليل على تسبب الناقل بخطئه أو اهماله هو أو تابعيه ، والعلاقة السببية بين هذا الخطأ والضرر ، حتى يقيم المسؤولية على النّاقل ويحصل على التعويض.

مواكبة لهذا الاتجاه ذهب القضاء الفرنسي يميل في معظم الأحيان الى اعتبار سبب الحوادث الفردية هو الإهمال والتهور من جانب المسافر، فالمسافر مطالب بتوخي الحذر وضامن سلامته ، و في ذلك صدر حكم عن المحكمة الابتدائية بتولون بتاريخ 15 جانفي 1966 في قضيّة مفادها فقد أحد المسافرين جزء من إصبع يده اليسرى بسبب غلقه للباب المؤدي الى أحد أسطح السّفينة على يده جاء فيه " أنّ النّاقل يقع عليه التزام ببذل عناية يتطلب لقيام مسؤوليته الإثبات من طرف المدعي المسافر على وجود خطأ النّاقل البحري وبما أنّ المسافر لم يقم بإثبات وجود خلل في نظام غلق الأبواب ، أو عدم عمله بطريقة سليمة ، فإنّه لا يكون مجالا إلاّ برفض الدعوى لعدم التأسيس "[154] .

في نفس الاطار وبمناسبة اختفاء مسافر سقط في البحر ، أشارت محكمة إيكس أون بروفانس(Aix-en-Provence) من خلال استهداف المادتين 36 و37 من قانون 1966 الى أنّ " المدعون لم يقدموا الدليل على اخلال النّاقل بالتزامه ببذل العناية وفي الواقع لم يشيروا الى أي عنصر يبيّن أنّ السفينة لم تكن مسلحة ومجهزة بشكل صحيح ، كما لم يثبتوا أيضا صدور خطأ من النّاقل أو تابعيه وقت وقوع الحادث "[155]

---

[154] ميردا ابراهيم ، الالتزام بضمان سلامة الركاب في عقد النقل البحري ، رسالة ماجستير في القانون البحري كلية الحقوق والعلوم السايسية ، جامعة وهران ، 2011 ، ص 130.

[155] Cour d'Appel d'Aix-en-Provence, 20 juillet 1988, inédit

أشار اليه :

Merbouh Kaoutar , Passagers Maritmes et Perspective D'avenir : Cas Du Maroc, Revue Des Étude Frontiere Du Détroit De Gibraltar, 2016, P10

مثال آخر على ذلك الحكم الذي خلصت فيه محكمة استئناف باريس في 18 جوان 1995 الى إنّ " الجمع بين المادتين 36 و 37 من القانون رقم 66_420 المؤرخ في 18 جوان 1966 ينص على أنّ النّاقل البحري للمسافرين ملزم باتخاذ كافة الإجراءات اللازمة لضمان سلامة المسافرين ولا يقع عليه التعويض الّا إذا خالف هذا الالتزام أو إذا ارتكب خطأ ، لذلك لم تقوم مسؤولية النّاقل اتجاه المسافر الذي أصيب نتيجة انزلاقه على سطح السفينة التي تم غسلها حديثا ، لانتفاء خطأ عامل النّاقل بمجرد اتخاذه الاحتياطات اللازمة من خلال وضعه لافتات تحذيرية في أماكن مختلفة من السفينة "[156] .

الّا أنّ هذا لم يمنع من صدور حكم آخر عن الغرفة الأولى لمحكمة النقض الفرنسية بتاريخ 18 جوان 2014 عززت فيه من موقف المسافر في مواجهة النّاقل في حالة الحوادث الفردية في قضية مفادها سقوط مسافر أثناء عبوره للجسر ، حيث قضت المحكمة بمسؤولية النّاقل نظرا لفشله في الوفاء بالتزامه بالسلامة من خلال اهماله وعدم تحذيره للمسافرين من صعوبة العبور[157] ، وهنا يرى الأستاذ بوناسي (p.Bonassies) أنّ محكمة النقض قد أفرطت في صرامتها اتجاه النّاقل من خلال اعتبارها أنّ النّاقل مخلا لالتزامه بالسلامة في هذه الحالة لارتكابه خطأ لا يغتفر بعدم تحذيره للمسافرين من الظروف الصعبة للعبور[158]

ومع ذلك فقد ثار خلاف فقهي آخر على ضوء القانون 66-422 تمحور حول الطبيعة القانونيّة للالتزام بضمان السّلامة في عقد النّقل البحري ، هل هو التزام ببذل عناية أو التزام بتحقيق نتيجة؟

---

[156] Cour d'appel Paris, 28 juin 1995 : JurisData n°1995-022887

[157] Cass. 1re civ, 18 juin 2014, n°13-11898

[158] Ilke Kara , Op.cit, P51 .

الإتجاه الأوّل الذي تبنّاه رأي معتبر من الفقه الفرنسي ومنهم الفقيه روديير(René Rodiére) يؤكّد على أنّ التزام النّاقل بضمان السّلامة هو التزام ببذل عناية مع قلب عبء الإثبات في حالة الحوادث الجماعيّة ، إذ أنّها قائمة على افتراض الخطأ لا افتراض المسؤولية[159] ويقع على النّاقل اثبات عدم رجوع الحادث إلى خطئه أو خطأ تابعيه ليتخلّص من المسؤوليّة .

الإتجاه الثّاني من الفقه و منهم الأستاذ ديلباك(Philippe Delbecque) يرى أنّ التزام النّاقل بضمان السّلامة يكون التزام بتحقيق نتيجة في حالة الحوادث الجماعيّة ولا يتخلّص فيها النّاقل من المسؤولية إلّا بإثبات السبب الأجنبي بينما يكون في حالة الحوادث الفرديّة التزام ببذل عناية يوجب على المسافر إثبات خطأ المسافر أو إهماله هو أو تابعيه[160]

الفرع الثاني

الأساس القانوني لمسؤولية النّاقل في الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري

من خلال هذا الفرع سنقوم بتناول موقف الاتفاقيات الدولية من الأساس القانوني لمسؤولية النّاقل البحري للمسافرين (أولا) ، ثم نعرّج في الأخير على موقف المشرّع الجزائري من الأساس القانوني لهذه المسؤولية.

---

[159] René Rodier, Traité générale de Droit Maritime ,Affrétement Transport, Tom3, éd, D, France, 1970, p 277.

أنظر : بلغازي نور الدين، المرجع السايق، ص195.

[160] « Il faut donc distinguer entre les accidents collectifs et les accidents individuels, dans le premier cas , le système repose sur la théorie de l'obligation de résultat atténuée , dans le second sur la théorie de l'obligation de moyens » Philippe Delebecque, Op.cit, p 580.

أولا – الأساس القانوني للمسؤولية في الاتفاقيات الدولية:

إنّ اتصاف النّقل البحري للأشخاص في أغلب الأحوال بالصفة الدوليّة شأنه في ذلك شأن النّقل البحري للبضائع ، جعل المنظّمات والمؤسّسات الدوليّة بداية من منتصف القرن العشرين تسعى إلى وضع نظم موحدة لبعض القواعد الهامّة التي تنظّم هذا النّوع من النّقل وهذا ما أسفر عن ظهور أكثر من اتفاقيّة تنظّم مسؤولية ناقل المسافرين بحرا في حالة النّقل الدولي[161]، وقد كان تأثير هذه الاتفاقيّات واضحا في تحديد الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري.

1- اتفاقية بروكسيل لعام 1961:

على الرّغم من وضع معاهدة دوليّة تتعلّق بالنّقل الجوّي للركّاب و البضائع في وارسو سنة 1929 ، و معاهدة أخرى تتعلّق بنقل الركّاب بطريق السّكك الحديدية في برن سنة 1952. إلاّ أنّ نقل المسافرين بطريق البحر ظلّ بعيدا عن أي تنظيم دولي الى غاية 1961.

وقد شعرت الجماعة الدوليّة بحاجة إلى وضع معاهدة دوليّة خاصة بنقل الركّاب بطريق البحر بعد كارثة غرق السفينة الفرنسية لامور يسيير في أثناء الحرب العالمية الثانية حيث تعود أوّل خطوة قام بها المجتمع الدولي في سبيل وضع تنظيم يوحّد من خلاله القواعد التي تحكم النّقل البحري للمسافرين إلى عام 1951 ، بمناسبة طرح اللّجنة الدولية البحرية[162] أثناء مؤتمر النبلاء ، لمشروع اتفاقية خاصة بمسؤولية النّاقل

---

[161] ايمان فتحي حسن الجميل ، مسؤولية النّاقل البحري للأشخاص ، المكتب الجامعي الحديث ، ط1 ، الإسكندرية 2016 ، ص 12.

[162] أنشئت اللجنة البحرية الدولية في عام 1897 عندما أسسها عدد من الممثلين البعيدي النظر في الوسطين الحكومي والتجاري ممن عقدوا العزم على تحقيق التناسق في القانون الدولي فيما يتعلق بالنقل البحري ، ويتمثل هدف اللجنة البحرية الدولية كما هو منصوص عليه في المادة الأولى من دستورها " .....المساهمة بكل الوسائل والأنشطة المناسبة في توحيد القانون البحري بجميع جوانبه ، وتحقيقا لهذه الغاية، تقوم بانشاء رابطة وطنية للقانون البحري وتتعاون مع غيرها من المنظمات الدولية."

Cite dans le site électronique : date de consultation : 10-12-2019

البحري اتجّاه ركّابه ، إلاّ أنّ هذا الطّرح لم يكتب له النّجاح لمعارضة أغلبيّة المشاركين لفكرة الاتفاقيّة ، مفضّلين عليها اللّجوء إلى نظام التأمين الإجباري[163]

أعقب ذلك عدّة محاولات ، إلى غاية انعقاد مؤتمر اللّجنة البحرية في مدريد سنة 1955 وتمّ فيه الموافقة على مشروع اتفاقية بروكسيل ، الّذي تمّ عرضه خلال المؤتمر الدبلوماسي الذي عقد في بروكسيل سنة 1957 ، فتمّ قبوله مع اقتراح بعض التعديلات الجوهرية.

ليتمّ في الأخير التصديق على الاتفاقية في المِؤتمر الدبلوماسي الذي عقد في 29 أفريل 1961 ، وأصبحت سارية المفعول منذ تاريخ 4 جـوان 1965 بيـن الدول التي انضمت إليها[164].

أ- مجال التطبيق الاتفاقية

تطبّق اتفاقية بروكسيل لعام 1961 على النّقل البحري للمسافرين الّذي يتم بين موانئ تتبع دولا مختلفة عندما يتم بواسطة سفينة تحمل علم إحدى الدول المتعاقدة ، أو عندما يقع مكان المغادرة أو مكان الوصول ، وفقا للعقد الذي يبرم بين الرّاكب و النّاقل في دولة متعاقدة.

ب- الأساس القانوني لمسؤولية للنّاقل في الاتفاقية

لقد جاءت اتفاقية بروكسيل الموقعة في 19 أفريل 1961 بنظام مختلف لمسؤولية الناقل البحري ، هذا النظام الذي جعل من المسؤولية القانونية للنّاقل أقل شدة عمّا كانت عليه من قبل ، وهو نظام يقوم على قواعد مختلفة.

---

https:// www.undocs.org

[163] ابراهيم الدسّوقي أبو اللّيل، المرجع السابق، ص68.

[164] تنص المادة 2 من الاتفاقية على أن " تطبق أحكام الاتفاقية على أي نقل دولي إذا كانت السفينة تحمل علم إحدى الدول المتعاقدة أو إذا كان مكان القيام أو مكان الوصول طبقا لعقد النقل واقعا في دولة متعاقدة"

– القاعدة الأولى تفرض على النّاقل حفظ ووضع السفينة في وضعية صالحة للملاحة كما تفرض عليه تأمين سلامة المسافر من كل النّواحي ، و على أساس هذه القاعدة تكون مسؤولية النّاقل قائمة على أساس الخطأ الواجب الإثبات ، حيث يقع على المسافر المضرور (الوفاة أو الإصابات الجسمانية) إثبات إخلال النّاقل بهذه الالتزامات ، سواء بخطئه أو اهماله ، أو اهمال مستخدميه أو وكلائه في حدود وظائفهم ، مادام الضّرر ناتج عن حادث فردي ، وهذا ما نصّت عليه المادة الثالثة من اتفاقية بروكسيل لعام 1961 بقولها " 1. اذا كان النّاقل هو مالك السفينة فعليه أن يبذل الجهد اللّازم و يضمن قيام مستخدميه ووكلائه في حدود وظائفهم ببذل الجهد اللّازم لجعل السفينة صالحة للملاحة و مجهزة على النحو السليم بالرجال والعتاد والتموين في كل أوقات النّقل بما يضمن سلامة المسافرين من جميع النواحي.

2. أمّا إذا كان النّاقل غير مالك للسفينة فعليه أن يضمن أنّ مالك السفينة أو مشغلها حسب الحالة ، وتابعيهم يبذلون في حدود وظائفهم الجهد اللّازم للأغراض الواردة في الفقرة الأولى من هذه المادة ."[165]

كما نصّت عليه المادة الرابعة من الاتفاقية أيضا بقولها " يكون النّاقل مسئولا عن الضرر الذي يحدث للمسافر نتيجة الوفاة أو الإصابة الجسمانية للمسافر ، إذا كان الحادث الذي نتج عنه الضرر قد وقع أثناء النّقل بسبب خطأ أو إهمال النّاقل أو وكلائه في حدود وظائفهم "

وتضيف الفقرة الثالثة " باستثناء الحالات المنصوص عليها في الفقرة الثانية من هذه المادة فإنّ عبء إثبات خطأ أو إهمال النّاقل أو تابعيه يقع على عاتق المدعي"[166]

---

[165] Art. 3 convention Bruxelles 1961"Lorsqu' un transporteur est propriétaire du navire, il exercera une diligence raisonnable de ce que ses préposés, agissant dans l'exercice de leurs fonction, exercent une diligence raisonnable pour mettre et conserver le navire en état de navigabilité et convenablement armé, équipé et approvisionné au début du transport et à tout moment durant le transport, et pour assurer la sécurité des passager à tous autres égards. "

[166] Art 4 convention Bruxelles 1961 "1. Le transporteur sera responsable du préjudice résultant du décès ou de lésions corporelles d'un passager, si le fait générateur du préjudice ainsi subi a lieu au cours du transport et est imputable à la faute ou négligence du transporteur, ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

– أمّا القاعدة الثانية فتنص على مبدأ اثبات يختلف عن الأوّل ، اذ جاء فيه أنّه إذا كان الضّرر الذي سبب الاصابة الجسمانية للمسافر أو وفاته ، ناتج عن حادث جماعي يتمثل عادة في الغرق ، أو التصادم ، أو الجنوح ، أو الانفجار ، أو الحريق أو أي كارثة كبرى فإنّ مسؤولية النّاقل تكون قائمة على أساس الخطأ المفترض للنّاقل ما لم يثبت هذا الأخير عكس ذلك.

وهذا ما نصّت عليه الفقرة الثانية من المادة الرابعة بقولها " يعتبر خطأ أو إهمال النّاقل أو وكلائه مفترضا ما لم يثبت العكس إذا كانت الوفاة أو الإصابة الجسمانية قد وقعت جرّاء الغرق أو اصطدام أو جنوح أو انفجار أو حريق أو أي شيء له علاقة بهذه الحوادث "

2 – اتفـاقية أثينـا لعام 1974:

جاءت اتفاقية أثينا الخاصة بنقل المسافرين وأمتعتهم بحرا في 13 ديسمبر 1974[167] لتحل محل اتفاقية بروكسيل لعام 1961 واتفاقيّة بروكسيل لعام 1967 المتعلّقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل أمتعة المسافرين بحرا ، دخلت حيز النّفاذ بتاريخ 28 أفريل 1987 ، وقد طرأ على اتفاقية أثينا ثلاث تعديلات بموجب برتوكول لندن 1976 ، و 1990 ليأتي آخر تعديل بموجب برتوكول لندن 2002.

أمّا مجال تطبيق الاتفاقية فيشمل كل نقل دولي حينما ترفع السّفينة علم دولة طرف في هذه الاتفاقيّة أو أنّها مسجلة في تلك الدولة ، أو إذا أبرم عقد النّقل داخل دولة

---

2. La faute ou la négligence du transporteur ou de ses préposés sera présumée, sauf preuve contraire, si la mort ou les lésions corporelles ont été causées par un nau- frage, abordage, échouement, explosion ou incendie ou sont en relation avec l'un de ces événements.

3. Sauf dans le cas prévu au par. 2 du présent article, la preuve de la faute ou de la négligence du transporteur ou de ses préposés incombe au demandeur. "

[167] لم تصادق الجزائر الى غاية كتابة هذه الأسطر على اتفاقية اثينا الخاصة بنقل الركاب وأمتعتهم بالبحر، بينما صادقت عليها مصر بموجب قرار رئيس الجمهورية رقم 344 لسنة 1991 .

طرف في هذه الاتفاقيّة . وإذا كان مكان الإبحار أو مكان الوصول وفقا لعقد النّقل في دولة طرف في هذه الاتفاقيّة.

أ- الأساس القانوني لمسؤولية النّاقل في اتفاقية أثينا لعام 1974:

لم تختلف اتفاقية أثينا لعام 1974 عن اتفاقية بروكسيل لعام 1961 ، في تحديد أساس مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار الجسمانية التي يتعرض لها المسافر(اصبات جسمانية أو وفاة) حيث فرقت هي الأخرى بين حالتين :

- الحالة الأولى تتعلق بالحوادث الفردية التي يتعرض لها المسافر ، تكون فيها مسؤولية النّاقل قائمة على أساس الخطأ الواجب الإثبات من طرف المسافر حتى يحصل على التعويض ، و هذا ما يستشف من نص المادة الثالثة ، الفقرة الأولى التي جاء فيها " الناقل مسئول عن الضرر الذي يلحق المسافر و يسبب له الوفاة أو الإصابات الجسمانية...اذا ما وقع الفعل المسبب للضرر خلال فترة النقل ، و كان ناتجا عن خطأ الناقل أو اهماله هو أو أحد مستخدميه ، أو وكلائه بمناسبة تنفيذ الأعمال المنوطة بهم " و الفقرة الثانية بقولها " يقع عبء إثبات السبب الذي أدى الى الخسارة أو الضرر خلال النقل و مدى الخسارة على عاتق الناقل " [168]

- أمّا في الحالة الثانية، التي يكون فيها الضرر ناتجا عن حادث جماعي أو كارثة كبرى فإنّ مسؤولية النّاقل تكون قائمة على أساس الخطأ المفترض ما لم يثبت العكس وهذا ما نصّت عليه الفقرة الثالثة من نفس المادة بقولها " يكون خطأ النّاقل أو اهماله هو أو أحد مستخدميه أو وكلائه بمناسبة تنفيذ مهامهم مفترضا ، ما لم يثبت العكس إذا ما كانت الوفاة أو الإصابة الجسمانية للمسافر... ناتجة بصفة مباشرة أو غير

[168] Art.3/1.2 Convention d'Athènes de 1974 «1. Le transporteur est responsable du préjudice resautant du décès ou de lésions corporelles d'un passager et de la perte ou des dommages survenus aux bagages, si le fait générateur du préjudice subi a eu lieu au cours du transport et est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur ou de ses prépose ou mandataires agissant l'exercice de leurs fonction.

2. La preuve de ce que le fait générateur du préjudice est survenu au cours du transport, ainsi que la preuve de l'étendue du préjudice, incombe au demandeur. »

مباشرة عن غرق أو اصطدام ، أو جنوح ، أو انفجار ، أو عن حريق ، أو عن خلل في السفينة "[169].

ب- الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري في برتوكول لندن 2002 :

وضع بروتوكول عام 2002 بلندن على أنقاض اتفاقية أثينا لعام1974 ، و قد اشترط في الدول المنضمة اليه الموافقة على نقض اتفاقية 1974 وبرتوكولاتها السابقة دخلت الاتفاقية حيز النفاذ في 23 نيسان 2014 بعد اكتمال النصاب المطلوب للمصادقة عليها[170] ، وكما أشرنا سابقا فإنّ الجزائر لم تصادق على اتفاقية أثينا و جميع و برتوكولاتها المعدلة.

تم تقديم برتوكول 2002 كنظام أصلي ولكنه معقد ، تأثر بشدّ باتفاقية مونتريال لعام 1999 التي تم انشاؤها في اطار منظمة الطيران المدني الدولية ، كما تأثر باتفاقية بروكسيل المؤرخة في 29 نوفمبر 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية لأصحاب السفن عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطيCLC [171] ، حيث نص على انشاء نظام مسؤولية موضوعي للناقل (المسؤولية بدون خطأ) ، ووضع حدود عالية للمسؤولية مع إمكانية مطالبة الضحية بالتعويض مباشرة من شركة التأمين[172]

فعلى خلاف اتفاقية أثينا لعام 1974 التي اعتبرت الخطأ المفترض كأساس للمسؤولية في حالة الكوارث الكبرى ، اعتمد برتوكول لندن 2002 مبدأ المسؤولية

---

[169] Art.3/3 Convention d'Athènes de 1974 «La faut ou la négligence du transporteur, de ses préposes ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonction est présumée , sauf preuve contraire , si la mort ou les lésions corporelles du passages résultent directement ou indirectement d'un naufrage , d'un abordage d'un échouement, dune explosion ou d'un incendie, ou d'un défaut du navire. »

[170] محمود محمد عبابنة ، أحكام عقد النّقل ، دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الأردن ، 2015 ، ص220.

[171] Merbouh Kaoutar, Op.cit, P17.

[172] PROJET DE LOI autorisant l'adhésion de la France au protocole à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages NOR : MAEJ1310881L/Bleue-1, ressource en ligne, disponible sur : http://www.senat.fr/leg/etudes-impact/pjl13-270-ei/pjl13-270-ei.pdf

المفترضة للنّاقل(الموضوعية) (présomption de responsabilité) ، حيث يختلف أساس مسؤولية الناقل في برتوكول 2002 بين ثلاث حالات على النحو الآتي:

الحالة الأولى : وهي الحالة التي يكون فيها الضرر الذي لحق بالمسافر ناتج عن سبب غير بحري (مثال ذلك سقوط المسافر) ، هنا لا تقوم مسؤولية النّاقل الّا إذا أثبت المسافر أنّ سبب الحادث الذي سبب الضرر يعود الى خطأ أو اهمال النّاقل وبالتالي تكون مسؤولية النّاقل قائمة على أساس الخطأ الواجب الإثبات[173].

الحالة الثانية : وهي الحالة التي يكون فيها الضرر الذي تعرض له المسافر وسبب الوفاة أو الاصابات الجسمانية ناتج عن حادث بحري[174] (غرق ، تصادم ، انقلاب ، جنوح انفجار أو حريق ، عيب في السفينة) ، تقوم مسؤولية النّاقل هنا في حالة عدم تعدي الضّرر 250000 وحدة حسابية[175] بالنسبة للمسافر المعني ، ولا يستطيع النّاقل التخلص من المسؤولية الاّ بإثبات رجوع الحادث المسبب للضّرر إلى عمل من أعمال الحرب ، أو أعمال عدوانية ، أو حرب أهلية ، أو التمرد ، أو ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي لا مفر منه و لا يمكن مقاومته ، أو اثبات رجوع الحادث الى تصرف أو إهمال عمدي من طرف الغير بقصد إحداث الضرر[176]. وهي كما نلاحظ كلّها أسباب

---

[173]Art 03/02 du protocole 2002 : « En cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager non causées par un événement maritime, le transporteur est responsable si l'événement générateur du préjudice est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur. La preuve de la faute ou de la négligence incombe au demandeur. »

[174]Art 03/05du protocole2002 «…..événement maritime» désigne le naufrage, le chavirement, l'abordage ou l'échouement du navire, une explosion ou un incendie à bord du navire ou un défaut du navire…. . »

[175] وحدة حقوق السحب الخاصة و تعرف ب Special drawing Rights هي أصل احتياطي دولي أنشأه صندوق النقد الدولي في أكتوبر 1969 نتيجة لقلق البلدان الأعضاء من احتمال عدم كفاية المخزون المتوفر آنذاك و النمو المتوقع في الاحتياطات الدولية لدعم التوسع في التجارة العالمية و قد كان انخفاض قيمة النقد أحد الأسباب الضرورية لإحلال برتوكول اتفاقية أثينا لعام 2002 بدلا من اتفاقية أثينا لعام 1974

[176]Art 03/01 du protocole 2002 :« En cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager causées par un événement maritime, le transporteur est responsable

تدخل تحت عباءة السبب الأجنبي الذي لا يمكن للنّاقل دفعه و لا توقعه ، لذلك تكون مسؤولية الناقل هنا مسؤولية مفترضة لا يستطيع التخلص منها بإثبات عدم خطئه.

نشير هنا الى أنّه رغم وضع نصوص برتوكول 2002 مباشرة بعد أحداث 11 سبتمبر 2001 الاّ أنّها لم تتطرق الى الحوادث التي تقع بسبب الأعمال الإرهابية ومع ذلك فهناك من يصنّف هذه الأعمال من قبيل أعمال التمرّد(insurrection) وهي أعمال نصّت عليها الاتفاقية [177].

الحالة الثالثة : وهي الحالة التي يكون فيها الضّرر ناتج عن حادث بحري ، ولكن الضّرر يتجاوز 250000 وحدة حسابية للمسافر المعني ، تكون هنا مسؤولية النّاقل أخف إذ أنّها تقوم على أساس الخطأ المفترض ، ويكفي النّاقل اثبات عدم خطئه أو اهماله حتى يتخلص من المسؤولية[178]

على ضوء هذه التوضيحات يمكننا القول أنّ برتوكول 2002 كان أكثر توازنا من الاتفاقيات التي سبقته حيث أنّه كان أكثر حماية للمسافر ، وأكثر تشددا اتجاه النّاقل من خلال افتراض مسؤولية هذا الأخير عن الحوادث البحرية التي لا يتعدى قيمة الضرر الجسماني الناتج عنها 250000 وحدة حسابية للمسافر المعني.

وفي نفس الوقت لم تصل هذه الشدّة الى حد ارهاق النّاقل ، حيث يكون خطؤه مفترضا في الحالة التي تكون فيها قيمة الضرر الجسماني الناتج عن حادث بحري

---

dans la mesure où le préjudice subi par le passager pour un même événement ne dépasse pas 250 000 unités de compte, sauf si le transporteur prouve que l'événement:
a/résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible; ou

b/ résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer l'événement.. . »

[177] p bonassier, Op.cit, p 802 .

[178] Art 03/01 du protocole 2002 «….. Si et dans la mesure ou le préjudice dépasse la limite susmentionnée, le transporteur est en outre responsable à moins qu'il ne provoque l'événement générateur du préjudice est survenu sans faute ou négligence de sa part . »

تتجاوز 250000 وحدة حسابية للمسافر المعني ، مع احتفاظ النّاقل بحق اثبات عدم الخطأ.

أمّا اذا كان الضرر الجسماني ناتج عن حادث غير بحري فإنّ المسافر هو المطالب بإثبات خطأ النّاقل ، وهو أمر منطقي كون الحوادث الغير بحرية في أغلب الأحيان هي حوادث فردية يكون المسافر هو المتسبب فيها[179].

ثانيا– تبنّي المشرّع الجزائري للأساس الذي جاءت به اتفاقية بروكسيل لعام 1961

سار المشرّع الجزائري على نهج المشرّع الفرنسي ، وكان تأثّره هو الآخر واضحا باتفاقية بروكسل لعام 1961[180] ، فمن خلال المادة 842 ق ب ج التي نصّت على أنّه " يعدّ النّاقل مسئولا عن الضرر المؤدّي للوفاة والإصابات الجسمانية للراكب ...إذا كان الفعل المولد للضرر قد وقع خلال عملية النّقل وله علاقة بالملاحة أو استغلال السفينة أو من جراء خطأ أو اهمال الناقل أو مندوبيه خلال القيام بأعمالهم "[181]

---

[179] ومع ذلك فقد ارتفعت بعض الأصوات التي كانت قلقة من مراجعة اتفاقية أثينا لعام 1974 ، حيث أعرب بعض الفقهاء عن تحفظاتهم بشأن اعتماد أنظمة قائمة على مسؤولية مشددة ، فلم يؤيد رئيس المؤتمر الدبلوماسي لعام 1974 والتر مولر مثل هذا التنقيح وأشار الى أنّ التوازن المنصوص عليه في اتفاقية 1974 كان عادلا ومنصفا من خلال افتراض الخطأ في حالة الحوادث الكبرى ، وجعله واجب الاثبات في باقي الحوادث ، وأوضح أنّ المعدل المنخفض للتصديق على اتفاقية أثينا لا يرجع الى عدم افتراض المسؤولية ، بل الى تقييد الحرية التعاقدية التي كان يستفيد منها الناقل ، كما حذر من أنّ التشديد في المسؤولية والزام الناقل بالتأمين سيكون له حتما عواقب وخيمة على هذا الأخير مما قد يبطئ عمليات التصديق على البرتوكول المستقبلي. أشار اليه :

Leslie Monteil, L'application des conventions internationales de droit maritime en droit française, Thèse doctorat, Ecole doctorale de droit de la sorbonne , Université de paris 1, France, 2018, P140.

[180] صادقت الجزائر بدون تحفظ على اتفاقية بروكسل (29 أفريل 1961) المتعلقة بتوحيد القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر بموجب الأمر 73-02 المؤرخ في 5 يناير 1973

[181] المادة 842 ق ب ج تقابلها الفقرة الأولى من المادة الرابعة لاتفاقية بروكسيل لعام 1961

ونص المادة 843 من نفس القانون بقولها " يفترض خطأ أو اهمال النّاقل أو مندوبيه والمشار اليهما في المادة السابقة إلاّ اذا ثبت العكس ، وكانت الوفاة أو الإصابات الجسمانية للراكب أو الأضرار التي لحقت بأمتعة الحجرة مسببة من جراء غرق أو اصطدام أو جنوح أو حريق أو أي شيء له علاقة بإحدى هذه الحوادث"[182]

يتضح أنّ المشرّع الجزائري قد فرّق هو الآخر بين الحوادث الفردية والحوادث الجماعية في تحديده لأساس مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار (الاصابات الجسمانية أو الوفاة) الذي يتعرض لها المسافر ، حيث اعتبر مسؤولية النّاقل قائمة على أساس الخطأ الواجب الاثبات ، في الحالة التي يكون فيها الضرر ناتج عن الحوادث الفردية ، وبالتّالي يقع فيها على عاتق المسافر المضرور عبء إثبات خطأ أو اهمال النّاقل أو مندوبيه ، أمّا إذا كان أحد الحوادث الجماعية (غرق، جنوح حريق...) هو سبب الضرر الذي لحق بالمسافر فإنّ أساس مسؤولية النّاقل يكون الخطأ المفترض ، لاستبعاد تسبب المسافر في هذه الحوادث وصعوبة الاثبات فيها مع إعطاء النّاقل حق إثبات العكس ، أي اثبات عدم خطئه أو اهماله .

أمّا عبء إثبات وقوع الضّرر خلال عملية النّقل ، وتعلّق هذا الضرر بملاحة أو استغلال السّفينة ، فإنّه يقع على عاتق المسافر في كل الأحوال ، وهذا ما نصّت عليه المادة 845 ق ب ج بقولها " انّ الإثبات بأنّ الفعل المنشئ للضّرر قد طرأ خلال النّقل وأنّه يتعلّق بملاحة أو استغلال السّفينة يكون على عاتق المدعي كما يكون على عاتق هذا الأخير اثبات مدى الضرر"

نشير الى أنّ المشرع الجزائري رغم نقله الحرفي لأحكام اتفاقية بروكسيل لعام 1961 إلّا أنّه أهمل إدراج نص مشابه لنص الفقرة الثالثة من المادة الرابعة

نشير هنا الى أنّ المشرع قد أخطأ في صياغة أو ترجمة الفقرة الأخيرة من هذه المادة فبدل أن يستعمل عبارة "...و من جراء خطأ النّاقل.." كما جاء في النص الفرنسي " et sil est imputable à la faut ou à la négligence du transporteur..." استعمل عبارة " ...أو من جراء خطأ النّاقل..."

[182] المادة 843 ق ب ج تقابلها الفقرة الثانية من المادة الرابعة لاتفاقية بروكسيل لعام 1961 (سبق ذكرها)

للاتفاقية[183] ، حتى يكون أكثر دقة في بيان قيام عبء اثبات خطأ و اهمال الناقل أو مندوبيه في حالة الحوادث الفردية على عاتق المسافر ، ولكن رغم ذلك فإننا نرى أنّ ورود المادة 843 ق ب ج الخاصة بالحوادث الجماعية على سبيل التخصيص ، يعد قرينة على قيام عبء الاثبات على عاتق المسافر في حالة الحوادث الفردية.

وبذلك فإنّ التزام النّاقل البحري بضمان سلامة المسافر وفق ما جاء به المشرّع الجزائري هو التزام ببذل عناية تقوم فيه مسؤولية النّاقل على أساس الخطأ الواجب الإثبات ، مع قلب عبء الإثبات بافتراض خطأ وإهمال النّاقل في حالة ما إذا كانت إصابة المسافر ناتجة عن غرق أو اصطدام أو جنوح أو انفجار أو حريق ، أو أي شيء له علاقة بهذه الحوادث .

وهنا نرى أنّه كان على المشرّع الجزائري أن يساير التطوّر الذي عرفه أساس مسؤولية النّاقل البحري على المستوى الدولي من خلال برتوكول اتفاقية أثينا لعام 2002 ، الذي كان أكثر اتزانا كما أسلفنا القول ، لذلك نحثّ المشرع الجزائري على المصادقة على هذا البرتوكول ، و إجراء تعديلات على القانون البحري الجزائري الذي لم يعرف أي تعديل منذ عام 1975 في مجال مسؤولية النّاقل البحري للمسافرين أين بقي حبيس اتفاقية بروكسيل لعام 1961.

وفي الأخير يمكننا القول أنّ معظم التشريعات الوطنية ، ومنهم المشرّع الفرنسي[184] من خلال قانون عقود استغلال النّقل البحري الصادر في 18 جوان 1966 ، و المشرّع الجزائري من خلال الأمر 80/76 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق ل 23 أكتوبر 1973 المعدّل والمتمّم والمتعلق بالنّقل البحري ، قد كان تأثّرهم واضحا باتفاقية بروكسل لعام 1961 ، ما جعلهم يعتبرون مضمون التزام النّاقل البحري

[183] Art.4/ 3 Convention Bruxel de 1961 "….. Sauf dans le cas prévu au par. 2 du présent article, la preuve de la faute ou de la négligence du transporteur ou de ses préposés incombe au demandeur. "

[184] رغم تأخر المشرع الفرنسي في الانضمام الى برتوكول لندن 2002 ، الّا أنّه صادق عليه فيما بعد بموجب المرسوم رقم 2017-935 المؤرخ في 10 ماي 2017.

بضمان السّلامة هو التزام ببذل عناية ، يكون أساس مسؤولية النّاقل فيه عن الأضرار الجسمانية الخطأ الواجب الاثبات ، إذ يلقى عبء إثبات خطأ وإهمال النّاقل على عاتق المسافر ، مع قلب هذا العبء استثناءا بافتراض خطأ النّاقل في حالة الحوادث الجماعية أو الكوارث الكبرى ، وإعطاء النّاقل حق إثبات العكس فيكون بذلك أساس مسؤولية النّاقل هو الخطأ المفترض.

مع ملاحظة أنّ غالبية الأنظمة التي لم تأخذ باتفاقية بروكسيل وتقبل تطبيق قواعد المسؤولية العقدية على النّاقل البحري ، تحمّله الالتزام بضمان السلامة الذي مضمونه الالتزام بتحقيق نتيجة ، فالمادة 228 من القانون اللّبناني لا تعفي النّاقل إلاّ بالإثبات أنّ الضّرر يرجع إلى السبب الأجنبي الذي لا يمكن دفعه و لا توقّعه ، أو يرجع إلى خطأ المسافر نفسه[185]، إلّا أنّ بعض الأنظمة التي لا تأخذ بقواعد المسؤولية العقديّة ، مثل النظام الإنجليزي و النظام الأمريكي ، تفرض على المسافر إثبات خطأ النّاقل في كل الأحوال[186]

[185] ابراهيم الدسوقي أبو الليل ، المرجع السابق، ص 55.

[186] Hassania charkaoui, la responsabilité du transporteur maritime et aérien, 2éme edition, Maroc 2009 . P13.

المطلب الثاني

الأساس القانوني لمسؤولية النّاقل البحري عن الأضرار المادية

سنعالج من خلال هذا المطلب أساس مسؤولية النّاقل البحري عن الأضرار المادية التي يتعرّض لها المسافر في حالتين ، الحالة الأولى متعلقة بأساس المسؤولية في حالة تضرر الأمتعة (الفرع الأوّل) ، والحالة الثانية متعلقة بأساس المسؤولية في حالة الإخلال بمواعيد النّقل من طرف النّاقل (الفرع الثاني).

الفرع الأوّل

الأساس القانون لمسؤولية الناقل البحري عن الأضرار التي تلحق الأمتعة

كما ذكرنا سابقا فإنّه من بين الالتزامات المهمّة التي تنتج عن عقد النّقل البحري وتقع على عاتق النّاقل البحري ، نجد الالتزام بالمحافظة على أمتعة المسافر من التلف والهلاك وذكرنا أنّ هذه الأمتعة قد تكون مسجلة أو غير مسجلة ، وقد تكون أشياء ثمينة أو ذات قيمة كالنقود والمجوهرات والسندات وغيرها ، لذلك فإنّ أي اخلال بهذا الالتزام ينتج عنه بالضرورة قيام مسؤولية النّاقل العقدية ، وهذا ما يقودنا الى التساؤل عن طبيعة الأساس القانوني لهذه المسؤولية ؟ وهل يختلف هذا الأساس باختلاف نوع الأمتعة ، أم هو نفسه في مختلف أنواع الأمتعة ؟

للإجابة على هذه التساؤلات رأينا أنّه من المفيد تناول ودراسة الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن هلاك أو تلف أمتعة المسافرين ، وفق ما جاءت به الاتفاقيات الدولية والتشريع الوطني الجزائري.

أولا- الأساس القانوني لمسؤولية النّاقل البحري عن الأضرار التي تلحق الأمتعة في الاتفاقيات الدولية

نظرا لما تثيره مسؤولية النّاقل البحري عن الأضرار اللّاحقة بالأمتعة من إشكالات قانونية تتعلّق خصوصا بالأساس القانوني لهذه المسؤولية ، فإنّها كانت محل الاهتمام الدولي من خلال الاتفاقيات الدولية التي ابرمت في هذا الشّأن ، وبالأخص اتفاقية بروكسيل لعام 1967 المتعلقة بنقل أمتعة المسافرين بحرا ، واتفاقية أثينا لعام 1974 وبرتوكولاتها المعدلة.

1- الأساس القانوني لمسؤولية النّاقل البحري عن الأضرار التي تلحق الأمتعة في اتفاقية بروكسيل لعام 1967

تم صياغة اتفاقية بروكسيل المتعلقة بنقل أمتعة المسافرين بحرا من طرف اللجنة البحرية الدولية (C.M.I) خلال اعمال مؤتمر ستوكهولم سنة 1963 ، الاّ أنّ اصدار هذه الاتفاقية تأخر الى غاية 27 ماي 1967 في بروكسيل [187] .

ومع ذلك فإنّ اتفاقية بروكسيل لعام 1967 لم تدخل حيز النفاذ الى غاية اللّحظة لعدم بلوغ النصاب المحدد ب خمسة دول ، فمن خلال فهرس اللجنة البحرية(C.M.I) رقم 2018/05[188] يتضح أنّه هناك دولتين فقط صادقتا على الاتفاقية هما : الجزائر و كوبا التي صادقت بتحفظ.

[187] صادقت الجزائر على اتفاقية بروكسيل لعام 1967 بموجب الأمر رقم 73_03 المؤرخ في 05 جانفي 1973 ج ر : رقم 09 لسنة 1973 .

[188] https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Status-of-the-Ratifications-of-and-Accessions-to-the-Brussels-International-Maritime-Law-Conventions.pdf

أ- مجال تطبيق الاتفاقية :

طبقا للمادة الثانية[189]من الاتفاقية فإنّها تسري على كل نقل بحري دولي في حالة :

أ. اذا كانت السفينة مسجلة في دولة متعاقدة أو

ب. اذا أبرم عقد النّقل في دولة متعاقدة أو

ج. اذا نص عقد النقل على أنّ مكان المغادرة يقع في دولة متعاقدة

ب- تبني اتفاقية بروكسيل لعام1967 الخطأ كأساس قانوني لمسؤولية النّاقل البحري في حالة هلاك أو تلف الأمتعة

نصّت اتفاقية بروكسيل لعام 1967 المتعلقة بنقل أمتعة المسافرين بحرا على ثلاث أصناف من الأمتعة هي: أمتعة المخزن(المركبات) أو الأمتعة المسجلة ، أمتعة الحجرة أو الأمتعة الغير مسجلة ، النقود و الأشياء الثمينة.

كما نصّت الاتفاقية على قيام مسؤولية النّاقل البحري في حالة تضرر هذه الأمتعة (هلاك أو تلف) ، اذا حصل هذا الضرر خلال فترة النّقل وكان بسب خطأ أو اهمال النّاقل أو مندوبيه خلال ممارسة مهامهم[190]، بينما يقع اثبات حجم الضرر ، ووقوع الحادث المسبب للضرر خلال فترة النّقل على عاتق المسافر[191].

---

[189] Article 2 CNV Bruxelles 1967 « La présent convention et applicable à tout transport internationale lorsque

a . le navire et immatriculé dan un Etat contactant ou / b . le contrat de transport à été conclu dans un Etat contractant ou / c. d'après le contrat de transport , le lieu de départ se trouve dans un Etat contractant.»

[190] Article 4/1 CNV BRUXELLES 196 7« Le transporteur sera responsable des pertes ou dommages aux bagages si le fait générateur de la perte ou du dommage a lieu au cours du transport et est imputable à la faute ou négligence du transporteur, ou de ses prépose agissant dans l'exercice de leur fonctions. »

[191] Article 4/4 CNV BRUXELLES 196 7.

وفي نفس السياق نفت الاتفاقية مسؤولية النّاقل عن الضرر الذي تتعرض له المركبات اذا كان سبب هذا الضرر ناتج عن أعمال أو أخطاء الربان ، أو الملاح أو مندوبي النّاقل في ملاحة السفينة ، أو ادارتها خلال النّقل[192]

أمّا بالنسبة لأساس مسؤولية النّاقل البحري في حالة هلاك أو تلف الأمتعة فهو الخطأ الاّ أنّ هذا الخطأ يختلف باختلاف نوع الأمتعة ، إذ يكون أحيانا مفترض وأحيانا أخرى واجب الإثبات :

– يكون خطأ النّاقل أو مندوبيه مفترضا ما لم يثبت النّاقل عكس ذلك ، في حالة هلاك أو تلف أمتعة المسافر المسجلة أو أمتعة العنبر ، على اعتبار أنّ هذه الأمتعة تكون في حيازة النّاقل وتحت سيطرته ، وبعيدة عن أعين المسافر ، لذلك من المستبعد أن يكون هذا الأخير سببا في هلاكها أو تلفها ، وهذا ما نصّت عليه الفقرة الخامسة(ب) من المادة الرابعة من الاتفاقية.[193]

– تكون مسؤولية النّاقل قائمة على أساس الخطأ الواجب الإثبات من طرف المسافر في حالة هلاك أو تلف أمتعة الحجرة ، على اعتبار هذه الأمتعة تكون في حيازة المسافر و تحت رقابته ، غير أنّه اذا كان الضرر الذي تعرضت له الأمتعة ناتج عن حادث أو كارثة جماعية (غرق ، حريق ، انفجار ، جنوح ، اصطدام،...) فإنّ أساس مسؤولية النّاقل يكون هو الخطأ المفترض لأنّ تسبب المسافر في مثل هذه الحوادث أمر مستبعد[194] .

---

[192] Article 4 /2 CNV BRUXELLES 1967.

[193] Article 4 /5/a CNV BRUXELLES 1967 « Sous réserve du paragraphe (5)(b), la faut ou la négligence du transporteur, de ses prépose ou agent, sera présumée, sauf preuve contraire en ce qui concerne la perte ou le dommage aux bagages.

[194]Article 4 /5/b CNV BRUXELLES 1967 « En ce qui concerne la perte ou le dommage aux bagages de cabine, la preuve de cette faute ou négligence incombe au passager sauf si la perte ou le dommage provient d'un naufrage, un abordage, un échouement, une explosion ou un incendie ou ne soit en relation avec l'un de ces événement. »

– أمّا بالنسبة للنّقود والأشياء الثمينة ، فإنّ النّاقل يكون معفى من أي مسؤولية في حالة هلاكها أو تلفها ، الاّ إذا كان هناك اتفاق صريح ومكتوب بينه وبين المسافر يقضي بغير ذلك[195].

2– الأساس القانوني لمسؤولية النّاقل البحري عن الأضرار التي تلحق الأمتعة في اتفاقية أثينا لعام 1974

بعدما بيّنا الحلول التي جاءت بها اتفاقية أثينا فيما يخص الأضرار الجسمانية التي يمكن أن يتعرض لها المسافرين بحرا ، سنحاول أن نستعرض الآن الحلول التي جاءت بها لحماية أمتعة المسافرين ، فكما نعلم أنّ هذه الاتفاقية تقدم ميزة الجمع بين الحلول التي أتت بها اتفاقية 1961 الخاصة بالمسافرين واتفاقية 1967 الخاصة بالأمتعة.

لقد حذت اتفاقية أثينا لعام 1974 حذو اتفاقية بروكسيل لعام 1967 ، وميزت هي الأخرى بين ثلاث أنواع من الأمتعة ، يختلف فيها أساس مسؤولية النّاقل عن هلاكها أو تلفها من نوع لآخر :

أ– **أمتعة الحجرة** : وتشمل وفق المادة الأولى الفقرة السادسة من الاتفاقية ، الأمتعة التي تكون في حوزة المسافر أو داخل حجرته ، كما تشمل الأمتعة الموجودة داخل المركبات أو فوقها[196] ، لا يتحمل النّاقل مسؤولية هلاكها أو تلفها إلاّ إذا أثبت المسافر خطأ أو اهمال النّاقل أو أحد مندوبيه ، غير أنّ اتفاقية أثينا أخذت بالأحكام المتعلقة بالكوارث الكبرى ، من خلال افتراض خطأ أو اهمال النّاقل أو مندوبيه ، إذا كان الضرر الذي لحق بالأمتعة ناتج عن هذه الكوارث(غرق، اصطدام، جنوح،..) وعلى

[195] Article 4 /3 CNV BRUXELLES 1967 « Sauf convention expresse et par écrit, le transporteur ne sera pas responsable en cas de perte eu de dommage é des espèces titres et autres valeurs tels que de lor, de l'argenterie, des montres, de la joaillerie, bijoux ou objets d'art.»

[196] Article 1 /6 CNV ATHENES 1974 « bagages de cabine signifie les bagages que le passager a dans sa cabine ou qu'il a en sa possession, sous sa garde ou son contrôle, Sauf pour l'application et de présent de larticle8, les bagages de cabine comprend les bagages que le passager à dans son véhicule ou sur celui-ci »

نفس المنوال سارت في برتوكولها المعدل في 2002 مع استعمال مصطلح الحوادث البحرية [197].

ب- الأمتعة المسجلة و المركبات : يكون أساس مسؤولية الناقل الخطأ المفترض في حالة هلاك أو تلف الأمتعة المسجلة بما فيها المركبات ، الاّ اذا أثبت النّاقل أنّ الحادث المسبب للضرر ، لم يحدث بسبب خطئه أو اهماله ، وهي الأحكام التي حافظت عليها الاتفاقية في برتوكول 2002[198].

ج- الممتلكات الثمينة المودعة : على غرار اتفاقية بروكسيل 1967 لا يتحمل النّاقل البحري وفق اتفاقية أثينا مسؤولية هلاك أو تلف أمتعة المسافر الثمينة ، حيث جاء في المادة الخامسة من الاتفاقية أنّ النّاقل غير مسئول عن هلاك أو تلف النقود ، الأوراق المالية القابلة للتداول ، الذهب والفضة ، المجوهرات ، الأعمال الفنية و غيرها من الأشياء ذات قيمة ، إلّا اذا تم اداع هذه الأخيرة لدى النّاقل ، وأكد نص المادة على وجوب الموافقة الصريحة من النّاقل بالمحافظة على سلامة هذه الممتلكات[199] وعلى نفس المنوال سارت الاتفاقية في برتوكول 2002[200].

---

[197] Article 3 /3 protocole 2002 « En cas de préjudice résultant de la perte ou de dommage survenus aux bagages de cabine, le transporteur est responsable si l'événement générateur du préjudice est imputable à la faut ou à la négligence du transporteur, il y a présomption de la faute du négligence du transporteur en cas du préjudice causé par un événement maritime .»

[198] Article 3 /3 protocole 2002 « En cas de préjudice résultant de la perte ou de dommage survenus aux bagages autres que les bagages de cabine, le transporteur est responsable sauf sil preuve que l'événement générateur du préjudice est survenu sans faut ou négligence de sa part.»

[199] Pierre bonassier, Op.cit, p 804.

[200] Article 5 protocole 2002 « Le transporteur n'est pas responsable en cas de perte ou de dommage survenus à des espèces, des titres négociables, de l'or, de joaillerie, des bijoux, des objets d'art ou d'autres biens de valeur, sauf si ces biens de valeur ont été déposés auprès du transporteur qui à con venu de les garder en sûreté… »

ثانيا- تبني المشرع الجزائري الأساس القانوني للمسؤولية الذي جاءت به اتفاقية بروكسيل لعام 1967

اعتمد النّظام الذي وضعه القانون البحري الجزائري لحماية أمتعة المسافرين بحرا بشكل كبير على الأحكام الواردة في اتفاقية بروكسيل لعام 1967 ، حيث نصّ من خلال المادة 842 ق ب ج على مسؤولية النّاقل البحري عن الضرر الذي يصيب أمتعة المسافر إذا كان الفعل المولد للضرر قد وقع خلال عملية النّقل ، و يتعلق بملاحة أو استغلال السفينة أو وقع جرّاء خطأ أو اهمال النّاقل ، أو مندوبيه خلال القيام بمهامهم.

الاّ أنّ اثبات مدى الضرر الذي لحق بالأمتعة ، و اثبات وقوع الضرر خلال فترة النّقل و تعلقه بملاحة أو استغلال السفينة يقع على المسافر في كل الأحوال ، و هذا ما أشارت اليه المادة 845 ق ب ج[201].

ويختلف أساس هذه المسؤولية وفق ما جاء به المشرع الجزائري هو الآخر باختلاف نوع الأمتعة :

1- أمتعة الحجرة (الأمتعة الشخصية) : رغم الخلاف الفقهي حول مسؤولية النّاقل عن الضرر الذي يصيب الأمتعة الشخصية للمسافر ، الاّ أنّ المشرع الجزائري حسم الأمر بإقامة المسؤولية على النّاقل في حالة تضرر هذه الأمتعة[202]، حيث يكون

---

[201] المادة 845 ق ب ج " ان الإثبات بأن الفعل المنشئ للضرر قد طرأ خلال النقل وأنّه يتعلق بملاحة واستغلال السفينة يكون على عاتق المدعي ، كما يكون على عاتق هذا الأخير اثبات مدى الضرر "

[202] ظهر رأيين فقهيين بشأن الأمتعة الشخصية الغير مسجلة ، ذهب الرأي الأول الى تحميل الناقل المسؤولية االعقدية عن الضرر الذي يصيب هذه الأمتعة ، على اعتبار أنّ النّاقل كان يعلم بأنّ المسافر سيحمل معه بعض الأمتعة الشخصية لذلك يعتبرا قد اتفاقا ضمنيا على تحمل الناقل مسؤلية تضررها ، أمّا الرأي الثاني فذهب الى خلاف ذلك ، فيرى أنّه لا يكفي القول أنّ النّاقل يعلم أنّ المسافر يأخذ معه أشياء شخصية أثناء سفره حتى يسأل عقديا عن تضررها ، لأننا نكون أمام تعسف في استنباط الشروط أو الإرادة الضمنية للمتعاقدين، لأنّ سماح النّاقل

أساس مسؤولية النّاقل عن الضرر الذي يصيب أمتعة الحجرة هو الخطأ الواجب الاثبات ، إذ يقع على عاتق المسافر المضرور عبء اثبات أنّ حدوث هذا الضرر يرجع الى خطأ أو اهمال النّاقل أو مندوبيه ، لكون هذه الأمتعة تكون في حيازة المسافر و تحت سيطرته ، غير أنّ خطأ النّاقل يكون مفترضا اذا كان الضرر مسبب من جراء غرق أو اصطدام أو جنوح أو انفجار أو حريق ، أو أي شيء له علاقة بإحدى هذه الحوادث[203]، فالتزام النّاقل هنا هو مجرد التزام ببذل عناية يكون فيه عبء الاثبات على عاتق المسافر ، مع قلب هذا العبء في حالة الحوادث الجماعية والكوارث الكبرى ، أين يكون خطأ النّاقل مفترضا.

2- **الأمتعة المسجلة و المركبات (أمتعة العنبر)** : أقرّ المشرع الجزائري بمسؤولية النّاقل البحري عن الأضرار التي تصيب هذه الأمتعة من خلال المادة 842 ق ب ج السالف ذكرها ، الاّ أنّه نفى عنه المسؤولية اذا أثبت أنّ سبب الضرر يعود الى الأخطاء الملاحية المسببة من طرف الربان أو المرشد أو المندوبين الآخرين عن النّاقل في ملاحة السفينة[204].

بيد أنّه رغم نص المشرّع الجزائري على مسؤولية النّاقل البحري عن الضرر الذي يلحق بهذا النّوع من الأمتعة ، الاّ أنّه سقط سهوا في بيان الأساس الذي تبنى عليه هذه

للمسافر بحمل هذه الأمتعة لا يعدو أن يكون رخصة ، كما أنّ النّاقل لا يعلم بوجودها أصلا فما بالك بمحتواها. أنظر : عادل علي المقدادي ، المرجع السابق، ص 164 .

أمّا المشرّع الجزائري كما الاتفاقيات الدولية، فقد نص على مسؤولية النّاقل عن الأضرار التي تلحق كل الأمتعة بما فيها أمتعة الحجرة وذلك من خلال المادة 842 ق ب ج.

[203] المادة 843 ق ب ج وتقابلها المادة 5/4/ب من اتفاقية بروكسيل لعام 1967 (سبق ذكرها)

[204] المادة 844 ق ب ج " على الرغم من أحكام المادتين 842 و 843 أعلاه يعد الناقل مسؤولا عن أمتعة العنبر والمركبات المنقولة بالنسبة للخسارة أوالأضرار الناشئة أو الناتجة من الأخطاء الملاحية المسببة من الربان أو المرشد أو المندوبين الآخرين عن الناقل في ملاحة السفينة . وفي هذه الحالة يرجع عبء الاثبات على الناقل"

المسؤولية[205]، على خلاف اتفاقية بروكسيل 1967 التي بيّنت ذلك بوضوح من خلال المادة الرابعة فقرة خمسة "أ" ، أين أقامت مسؤولية النّاقل على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس ، و مع ذلك فإنّنا نرى أنّ افتراض المشرّع لخطأ أو اهمال النّاقل في حالة تضرر أمتعة الحجرة وفق الحالات المذكورة في المادة 843 ق ب ج دون ذكره الأمتعة المسجلة يجعلنا نقول أنّ نص هذه المادة يعد قرينة على أنّ أساس مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق بالأمتعة المسجلة هو الخطأ المفترض في كل الأحوال.

ومع ذلك فإنّنا نحث المشرع الجزائري على تدراك هذا النّقص ، بإدراج نص يبين فيه بوضوح الأساس القانوني لمسؤولية النّاقل البحري في حالة تضرر الأمتعة المسجلة و المركبات حتى يزيل كل لبس .

وفي نفس السياق يثور تساؤل آخر عن طبيعة الأمتعة الموجودة داخل المركبات و فوقها هل تأخذ حكم أمتعة الحجرة أم هل تأخذ حكم المركبات و الأمتعة المسجلة؟

بالعودة الى الفقرة الثالثة من المادة الأولى لاتفاقية بروكسيل لعام 1967 ، نجدها قد الحقت الأمتعة الموجودة داخل المركبات و فوقها بأمتعة الحجرة ، و بالتالي تأخذ حكمها وتكون مسؤولية النّاقل عن الأضرار التي تلحق بها قائمة على أساس الخطأ الواجب الإثبات[206]، و هو ما لم ينص عليه المشرّع الجزائري بل اكتفى بتصنيف أمتعة المسافر الشخصية الموجودة داخل المركبات على أنّها من قبيل الأمتعة ، دون

---

[205] على خلاف النقل البحري كان المشرع الجزائري أكثر وضوحا في قانون الطيران المدني ، حيث نص من خلال المادة 1/148 من هذا القانون على أنّ مسؤولية النقل تكون مفترضة في حال تضرر الأمتعة المسجلة ، مع حق اثبات العكس بقوله إنّ " النّاقل الجوي لا يكون مسئولا إذا أثبت أنّه و تابعوه اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها"

[206] Article 1 /D /2 CNV BRUXELLES 1967« bagage de cabine signifie les bagages que le passager port avec lui, ou qu'il a dans sa cabine, ou sous sa garde. Sauf pour l'application de l'article 6 paragraphe 1, bagages de cabine comprend les bagages que le passager a dans ou sur son véhicule. »

أن يبيّن نوعها ، وهنا يثور الإشكال ؟ فهي أمتعة غير مسجلة و في نفس الوقت ليست تحت حراسة المسافر بل تحت حراسة النّاقل ، لذلك نرى أنّه كان على المشرّع الجزائري أن يقتدي باتفاقية بروكسيل1967 ، حتى يكون أكثر وضوحا في بيان الأساس القانوني الذي تقوم عليه مسؤولية النّاقل في حالة تضرر هذه الأمتعة .

3- **الأمتعة المودعة(الأشياء ذات القيمة)** : وفقا لنص المادة 846 ق ب ج ، فإنّ النّاقل البحري لا يعد مسئولا عن فقدان النقود والسندات ، والأشياء الأخرى ذات القيمة كالذّهب الفضّة والسّاعات والمجوهرات والآثار الفنية ، ما عدا في حالة الاتفاق الصريح والكتابي.

وهذا ما يقودنا الى التساؤل هل هذا الاتفاق الكتابي الذي يكون بين النّاقل والمسافر هو عقد وديعة منفصل عن عقد النّقل ، أم أنّه من مقتضيات عقد النّقل ؟

بالعودة الى نص المادة 846 ق ب ج نجدها قد أعطت الحرية الكاملة للنّاقل في قبول حفظ الأمتعة الثمينة وتحمل مسؤولية الضرر الذي قد يصيبها ، وبالتالي إذا رفض النّاقل قبول المحافظة على هذه الأمتعة فإنّه لا يعد مخلا بالتزامه كناقل ، ولا تترتب على عاتقه أي مسؤولية في حالة تضرر هذه الأمتعة ، أمّا إذا قبل حفظها فيجب أن يتم ذلك وفق اتفاق كتابي صريح منفصل عن عقد النّقل ، وهذا ما يجعلها تأخذ حكم الوديعة[207] ، فيصبح النّاقل مسئولا عن الأضرار التي تتعرض لها الأمتعة وفقا لاتفاق الوديعة المبرم بينه و بين النّاقل[208]، فإذا كانت الوديعة بغير أجر وجب على المودع لديه (الناقل) أن يبذل من العناية ما يبذله في حفظ ماله ، وإذا كانت الوديعة بأجر فيجب دوما أن يبذل في حفظها عناية الرجل المعتاد[209].

---

[207] المادة 590 ق م ج " الوديعة عقد يسلم بمقتضاه المودع شيئا منقولا الى المودع لديه على أن يحافظ عليه لمدة و على أن يرده عينا"

[208] ايمان فتحي حسن الجميل ، المرجع السابق ، ص 180.

[209] المادة 591 ق م ج.

وفي الأخير يمكننا القول أنّ المشرّع الجزائري كما الاتفاقيات الدولية ، قد ذهب إلى اعتبار التزام النّاقل البحري بالمحافظة على الأمتعة ، التزاما ببذل عناية تقوم فيه مسؤولية النّاقل في حالة الاخلال بهذا الالتزام على أساس الخطأ المفترض اذا كانت الأمتعة مسجلة وعلى أساس الخطأ الواجب الاثبات اذا كانت الأمتعة غير مسجلة مع قلب عبء الإثبات اذا كان الضرر ناتج عن حوادث جماعية يستبعد تسبب المسافر في حدوثها (غرق أو جنوح أو انفجار أو اصطدام ...) .

الفرع الثاني

الأساس القانوني لمسؤولية النّاقل البحري في حالة الاخلال بمواعيد النّقل

تستلزم واقعة التأخير وجود ميعاد معيّن وهذا الميعاد قد تم تفويته أو تجاوزه ، حيث يكون هذا الميعاد محدد عادة بعقد النّقل ، الاّ أنّ العادة جرت على عدم التزام شركات النّقل البحري بمواعيد النّقل المحددة في عقد النّقل.

ويعود ذلك الى كون عملية النّقل البحري خصوصا مرتبطة بظروف كثيرة ومختلفة قد لا يتمكن النّاقل من السيطرة عليها ، فهي مرهونة بشكل خاص بظروف جوية قد لا تسمح بالملاحة ، أو تؤدي الى التأثير على المدة الزمنية للرحلة البحرية لذلك نلاحظ وضع بعض شركات النّقل لبنود نموذجية في تذاكر السفر تؤكد على عدم مسؤولية النّاقل عن الاخلال بمواعيد النّقل ، وهذا ما يثير التساؤل عن مدى مسؤولية الناقل البحري في حالة اخلاله بمواعيد النّقل ، و عن أساس هذه المسؤولية إن وجدت؟

بما أنّنا لا نكاد نجد نص في التشريع الجزائري ، والاتفاقيات الدولية يتعرض لمسؤولية النّاقل البحري في حالة اخلاله بمواعيد النّقل ، سنحاول تناول ودراسة هذه

نصت المادة اثالثة من القانون الداخلي لشركة النقل البحري الجزائرية على أن يدفع المسافر رسم بنسبة عشرة بالمائة من قيمة الأشياء ذات قيمة المصرح بها ، و هذا ما يجعلها وديعة بأجر، يجب أن يبذل النّاقل في حفظها عناية الرجل المعتاد.

المسؤولية وفق ما جاء به التشريع الفرنسي ، والمصري ، ثم نتناول موقف الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري من الاخلال بهذه المواعيد.

أولا– الأساس القانوني لمسؤولية النّاقل البحري عن الاخلال بمواعيد النّقل في كل من القانونين المصري والفرنسي

لم تترك القوانين المقارنة الحديثة ، ومن بينها القانون البحري المصري لسنة 1990 والقانون الفرنسي لعام 1966 مسألة التأخير في عقد نقل الأشخاص دون تنظيم ، بل تعرّضت لها صراحة ، لأنّ النّقل البحري لم يعد كما كان من قبل ، حيث انخفضت درجة الأخطاء ، والمخاطر فيه بحكم التطوّر العلمي والتقني الذي عرفته الوسائل المستعملة فيه.

فنصّت المادة 39 من القانون الفرنسي رقم 420.66 المقابلة للمادة L.5421– 2 من قانون النّقل الفرنسي على أنّه " يعد النّاقل مسئولا عن الأضرار الناتجة عن التأخير المسبب عن عدم الامتثال لنص المادة 36 أو المسبب من الأخطاء التجارية لمندوبيه "[210].

من خلال نص هذه المادة يتضح أنّ مسؤولية النّاقل عن التأخير لا جدال فيها وهي قائمة على أساس الخطأ الواجب الاثبات ، اذا كان سبب التأخير يرجع الى عدم

[210] Article 39 Loi 240/1966 Le transporteur est responsable des dommages dus au retard qui tient à l'inobservation de l'article 36 ou à la faute commerciale de ses prépose »

Rappelons que l'article 36 impose de mettre et conserver le navire en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré et de faire toutes diligence pou assurer le sécurité des passager .

التزام النّاقل بإعداد سفينة صالحة للملاحة[211] ، أو يرجع الى الخطأ التجاري لمندوبي النّاقل.

وعليه فالنّاقل غير مسئول عن التأخير الذي سببه الأخطاء الملاحية لمندوبيه مثل : اختيار مسار سيء بسبب الرياح و حالة البحر ، أو الاصطدام بجسم ثابت أو متحرك أو عائم يقتضي التوقف من أجل اصلاح الضرر[212].

وهنا يري الأستاذ روديير أنّ استعمال لفظ " الخطأ التجاري" (Faute Commerciale) استخدم بهدف التقريب مع القاعدة المستعملة في نقل البضائع من أجل نفي المسؤولية عن الربان أو قبطان السفينة ، أو مندوبي النّاقل في حالة الأضرار الناتجة عن أخطاء ملاحية ، كما يقول " أن المسؤولية لا تنتج عن التأخير في حد ذاته ، بل عن الضرر الذي نتج عن هذا التأخير"[213]

يتضح أنّ المشرّع الفرنسي كان أكثر شّدة اتجاه المسافر من خلال نص المادة 39 الاّ أنّ نص المادتين 70 و 71 من المرسوم 66_1078 المؤرخ في 31 ديسمبر 1966 والخاص بعقود الايجار والنّقل البحري أعادتا التوازن الى القاعدة القانونية[214] ، حيث نصتا على قيام مسؤولية النّاقل على أساس الخطأ المفترض في حالة تغيير مسار الرحلة ، أو ساعة الوصول و كذلك التوقف عن السفر ، إذ يكفي المسافر إثبات التأخير فقط حتى تقوم مسؤولية النّاقل[215].

---

[211] الالتزام بضمان صلاحية السفينة للملاحة و المحافظة عليها طيلة مدة الرحلة البحرية غير ملزم للناقل طبقا لأحكام القانون الفرنسي إلا في حالة نقل ألأشخاص فهو التزام بتحقيق نتيجة ، أمّا في حالة نقل البضائع فلا يلزم الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة إلا عند لحظة بداية الرحلة البحرية.

[212] Pierre bonassier, Op.cit, 802.

[213] René Rodier, Traité générale de Droit Maritime , Affrètement et Transport, Tom3, D France, 1970, p281.

[214] عبد الرافع موسى، المرجع السابق، ص 31.

[215] Art 70 Décret n°66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes «A défaut par le transporteur d'avoir fait diligence toute modification importante dans

مثال على ذلك ماقضت به المحكمة التجارية بمرسيليا ، في قضية مفادها عدم تمكن المسافرين من ركوب السفينة "تيبازة" التابعة للشركة الجزائرية للنقل البحري للمسافرين خلال اليوم والساعة المحددتين انطلاقا من ميناء الجزائر باتجاه ميناء مرسيليا ، حيث لم تبحر السفينة الى غاية يوم 2002/04/13 على الساعة 16سا و30د مما نجم عنه تأخر قدره يوم و ستة ساعات ، ولأجل تجنب قيام مسؤوليتها عن هذا التأخير دفعت شركة النّقل بأحكام المادة 11 من الشروط العامة للنّقل التي تنص على أنّ " الربان والشركة غير مسؤولين عن التأخير... ولا على النتائج المترتبة عليه ...في حالة الاضراب الكلي أو الجزئي "، الاّ أنّ القضاة قرروا مايلي : " إنّ التأخير غير ناتج عن الإضراب وبالتالي لا مجال لتطبيق أحكام المادة 11 من الشروط العامة للنّقل الصادر عن شركة النّقل " ، لذلك حكمت المحكمة من خلال تطبيق أحكام المادتين 69 و70 من المرسوم 1078.66 على النّاقل بتعويض المسافرين بنصف قيمة تذكرة النّقل ، مع اعطائهم حق المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بهم نتيجة هذا التأخير[216].

وبالرجوع الى لائحة الاتحاد الأوروبي رقم 210/1177 الصادرة عن برلمان ومجلس الاتحاد في 24 نوفمبر 2010 ، المتعلقة بحقوق المسافرين عن طريق البحر وعن طريق القنوات البحرية الداخلية ، نجدها كانت أكثر تفصيلا ووضوحا في

---

les horaires, l'itinéraire ou les escales prévues donne au passager le droit de demander la résolution du contrat et des dommages-intérêts s'il y a lieu. »
Art71Décret n°66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes « L'interruption prolongée du voyage pour une cause dont le transporteur n'établit pas qu'elle ne lui est pas imputable entraîne la résiliation du contrat, sans préjudice des dommages-intérêts s'il y a lieu, à moins que le transporteur ne pourvoie au transport du passager à destination sur un navire de même qualité. »

[216] T ribinale de commerce de marseille, le 9 nouvembre 2004, navire "ENTMV Tipasa" note de pierronet francois-xavier, DMF 2006 , p 234. أنظر

Kaoutar Merbouh, La responsabilité du transporteur maritime de passagers en droit marocain et en droit française , thèse doctorat , université de Nantes , faculté de droit et science politique France, 2011 ,P292.

تناولها للإخلال بمواعيد النّقل ، كما أنّها كانت أكثر شدّة اتجاه النّاقل ، حيث اعتبرت أساس مسؤولية النّاقل هو الخطأ المفترض في حالة تأخير السفر لمدة تزيد عن تسعون دقيقة[217] ، أمّا اذا امتد هذا التأخير أكثر فإنّ مسؤولية النّاقل تكون أشد حيث يلتزم النّاقل بالتكفل بمبيت و اطعام المسافر خلال هذه المدة[218] ، و لا يستطيع النّاقل التخلّص من هذه المسؤولية الاّ إذا أثبت أنّ التأخير أو الإلغاء يرجع الى سوء الأحوال الجوية التي تجعل من الصعب ابحار السفينة بأمان ، أو يرجع الى خطأ النّاقل[219].

أمّا في حالة الاخلال بموعد الوصول ، فإنّ مسؤولية النّاقل تقوم هي الأخرى على أساس الخطأ المفترض ، وتكون هذه المسؤولية أشد كلما زادت مدة التأخير[220] ولا يستطيع النّاقل التخلص منها الاّ بإثبات رجوع التأخر في الوصول الى سوء الأحوال الجوية التي تمنع الابحار بأمان ، أو ترجع لظروف استثنائية لا يمكن تجنبها حتى لو تم اتخاذ جميع التدابير المعقولة[221].

بالنسبة للتشريع المصري فقد كان صريحا في تحميل النّاقل مسؤولية الاخلال بمواعيد النّقل ، حيث نصّت المادة 362 من قانون التجارة البحرية المصري على أن

---

[217] Article17/1 REG (UE) N°1177/2010.

[218] Pier-Alain MOGENIER, Legislation des contrats maritims des voyageurs, Article Juridique, 2019.

متوفر على الموقع الالكتروني https://consultation.avocat.fr/blog/

Article17/2 REG (UE) N°1177/2010.

[219] Article20/3 du REG (UE) N°1177/2010 « L'article 17, paragraphe 2, ne s'applique pas lorsque le transporteur prouve que l'annulation ou le retard sont dus à des conditions météorologiques compromettant l'exploitation du navire en toute sécurité »

[220] Article19 du REG (UE) N°1177/2010.

[221] Article17 du REG (UE) N°1177/2010 « L'article 19 ne s'applique pas lorsque le transporteur prouve que l'annulation ou le retard sont dus à des conditions météorologiques compromettant l'exploitation du navire en toute sécurité ou à des circonstances extraordinaires empêchant l'exécution du service de transport de passagers, qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. »

" يسأل النّاقل عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في تنفيذ الالتزامات التي يرتبها عليه العقد الاّ إذا أثبت أنّ هذا التأخير يرجع الى سبب أجنبي لا يد له فيه " ، كما نص من خلال المادة 255 من نفس القانون على أن " للمسافر الحق في طلب فسخ العقد مع التعويض عند الاقتضاء إذا أجرى النّاقل تعديلا جوهريا في مواعيد السفر أو في خط سير السفينة أو في موانئ الرسو المتوسطة المعلن عنها ، ومع ذلك يعفى النّاقل من التعويض إذا أثبت أنّه بذل العناية المعتادة لتفادي التعديل"

من خلال المادتين المذكورتين أعلاه يتضح أنّ المشرّع المصري قد اعتبر التزام النّاقل بالوفاء بمواعيد النّقل التزام ببذل عناية ، تكون مسؤولية النّاقل جرّاء الاخلال به قائمة على أساس الخطأ المفترض ، وما على النّاقل إذا ما أراد التخلص من هذه المسؤولية إلا أن يثبت أنّ التأخير يعود الى سبب أجنبي لا يد له فيه ، أو يثبت أنّه بذل العناية المعتادة لتفادي التعديل[222] ، أمّا المسافر فيقع عليه اثبات الضرر ومداه حتى يحصل على التعويض، كما يستخلص من نص المادة 254 فقرة 2 ق ت ب م أنّ النّاقل لا يتحمل المسؤولية اذا لم يتجاوز التأخير بعد بدء الرحلة ثلاثة أيام.

وفي الأخير يمكننا القول أنّ كل من التشريع الفرنسي والمصري قد تعرضا الى مسؤولية النّاقل عن الاخلال بمواعيد النّقل ، الاّ أنهما لم يتعرضا لذلك بطريقة اجمالية ومجرّدة ، بل تم التمييز بين حالات التأخير المختلفة ، حيث يكون التأخير الهام محلا للمسؤولية ، سواء تعلق هذا التأخير بموعد الانطلاق أو موعد الوصول وتخف شدة المسؤولية كلما قلت مدة التأخير ، أمّا التأخير اليسير فلا مسؤولية فيه ونفس الحال اذا توقفت الرحلة البحرية بعد بدايتها .

[222] عبد الرافع موسى، المرجع السابق، ص33.

ثانيا- عدم نص المشرّع الجزائري والاتفاقيات الدولية على مسؤولية النّاقل البحري عند الاخلال بمواعيد النّقل

لم تتعرض كل من اتفاقية بروكسيل لعام 1961 ، واتفاقية أثينا لعام 1974 وبرتوكولها المعدل لمسؤولية النّاقل عن الاخلال بمواعيد النّقل (تأخر الانطلاق أو تأخر الوصول)[223] وهو ما نرجعه أساسا الى كون نقل الأشخاص كنقل البضائع يحمل في طياته أحداثا غير متوقعة رغم أنّها قد تكون متوقعة في بعض الأحيان فمثلا قد يؤدي التغيّر المفاجئ في الأحوال الجوية ، واضطراب البحر الى أخذ قبطان السفينة الى الكثير من الحيطة ، من خلال تغيير مسار الرحلة ، أو تخفيض سرعة السفينة ، أو حتى الغاء الرحلة في بعض الأحيان ، كما أنّ الرحلة التي تمر عبر القطب الشمالي أو الجنوبي تتطلب من النّاقل أخذ الحيطة والحذر حتى لا يصطدم بالجبال الجليدية ، لذلك تعتبر كل هذه العقبات ولا شك السبب الرئيسي في التأخير وهو ما أدّى بالاتفاقيات الدولية الى تجنب البحث في هذا المجال ، لأنّ النّاقل جل همه هو تأمين سلامة المسافر.

ومع ذلك فقد تناولت كل من اتفاقية أثينا لعام 1974 وبرتوكولها المعدل[224] واتفاقية بروكسيل لعام 1967 [225] التأخير في تسليم الأمتعة ، حيث اتفقوا على

---

[223] على عكس اتفاقية وارسو لعام 1929 الخاصة بالنّقل الجوي التي نصّت على مسؤولية النّاقل في حالة الضرر الناتج عن التأخير من خلال المادة 19 التي جاء فيها " يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب و الأمتعة و البضائع بطريق الجو "

[224] Art.1/7 Convention d'Athènes. « Dans la présente convention, les termes suivants sont employés dans le sens indiqué ci-dessous: «perte ou dommages survenus aux bagages» concerne également le préjudice matériel provenant de ce que les bagages n'ont pas été rendus au passager dans un délai raisonnable à compter du moment de l'arrivée du navire sur lequel les bagages ont été transportés ou auraient dû l'être, mais ne comprend pas les retards provenant de conflits du travail;… »

[225] Art.1/f Convention Bruxelles1967 « perte ou dommage aux bagages comprend le préjudice matériel provenant de ce que les bagages n'ont pas été rendus au passager en un délai raisonnable à compter de l'arrivé du navire sur lequel les bagages ou auraient du être transportés mais ne comprend pas les retard provenant de grèves ou de lock-out »

اعتبار من قبيل الضرر المادي ، كل تأخير في تسليم الأمتعة في حدود مهلة معقولة اعتبارا من تاريخ وصول السفينة التي نقلت عليها الأمتعة ، دون أن يشمل ذلك التأخير الناجم عن الاضراب أو ازدحام العمل.

بيد أنّه هناك من يرى بأنّ هذا النّص يتعلق بالمدة التي يفترض فيها هلاك الأمتعة أو تلفها ، حتى لا يضطر المسافر الى الانتظار مدة كبيرة لكي يرفع دعوى المسؤولية عن تضرر الأمتعة وليس عن التأخر في تسليمها ، والتأخير في هذه الحالة سبب للتلف الذي هو حالة من حالات المسؤولية وليس التأخير بذاته هو حالة المسؤولية ، ودليل ذلك عدم تناول الاتفاقيتين للتأخير كحالة من حالات المسؤولية.[226]

وعلى نفس المنوال سار المشرع الجزائري الذي لم ينص على مسؤولية النّاقل عن الاخلال بمواعيد النّقل ، بل اكتفى بالنّص من خلال المادة 835 ق ب ج على حق طرفي العقد في فسخه دون أي تعويض اذا لم تغادر السفينة الميناء ، أو حصل تأخير هام في موعد المغادرة وكان هذا التأخير لا ينسب الى النّاقل.

الّا أنّ نص هذه المادة يثير التساؤل ، لأنّها تكلمت عن عدم وجود تعويض اذا كان التأخير لا ينسب الاّ النّاقل ، دون أن تتحدث عن الحالة التي يكون فيها سبب التأخير يرجع الى النّاقل ، وهو ما يجعلنا نعتقد اذا أخذنا هذه المادة بمفهوم المخالفة فإنّ النّاقل يكون مطالب بتعويض المسافرين اذا كان هو المتسبب في التأخير ويؤيد هذا الاعتقاد القرار رقم 347564 الصادر بتاريخ 2005/01/12 عن المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) في قضية بين المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين ضد (أ س) و (أ م) حيث جاء في مبدأ القرار : " النّاقل البحري للمسافرين مسئول عن عدم برمجة باخرة في التاريخ المحدد في تذكرة السفر"

[226] ايمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع والاتفاقيات الدولية ، دار الجامعة الجديدة الاسكندرية ، مصر، 2009 ، ص208.

تعود حيثيات القضية إلى تاريخ 2003/10/06 عندما صدر قرار عن مجلس قضاء عنابة ، يقضي بتأييد الحكم المستأنف الذي أسند فيه قضاة المجلس مسؤولية الخطأ الى المؤسسة الناقلة وحكموا عليها بالتعويض ، وقد أشاروا إلى أنّ المؤسسة قامت ببيع التذكرة ولم تبرمج باخرة بالتاريخ المذكور في التذكرة ، حيث طعنت المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين بتاريخ 2004/01/20 بالنقض في قرار المجلس ، إلا أنّ قرار المحكمة العليا المشار اليه جاء مؤيدا لقرار المجلس ونص على أنّ النّاقل البحري للمسافرين مسئول عن عدم برمجة سفينة في التاريخ المحدد في تذكرة السفر[227].

رغم المبررات التي تحدثنا عنها ، الّا أننا نرى تقصير يلحق التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية ، لعدم وضعهما لمواد تنص على مسؤولية النّاقل في حالة تأخير الانطلاق ، أو تأخر موعد الوصول ، كون التزام النّاقل وفقا لعقد النّقل ليس مقصورا على مجرد ايصال المسافر سليما معافى أو المحافظة على أمتعته ، بل يتعدى ذلك الى ضرورة نقل وإيصال المسافر في الوقت المتفق عليه ، وذلك تفاديا لأي أضرار نفسية ومادية قد تلحق المسافر نتيجة عدم احترام مواعيد النّقل.

وهنا نشير الى رأي الأستاذ روديير الذي يقول فيه " ليس التأخير هو الذي يخضع في حد ذاته للرقابة ، ولكن يخضع لها الضرر الذي يلحق المسافر نتيجة هذا التأخير " [228]

[227] قرار رقم 3477564 الصادر بتاريخ 2005/01/12 عن الغرفة البحرية المحكمة العليا ، المجلة القضائية العدد الأوّل ، 2005 ، ص 199.

[228] René Rodier, Traité générale de Droit Maritime , Affrètement et Transport, Op.cit, p281.

المبحث الثاني

نطاق المسؤولية العقدية للنّاقل البحري للمسافرين

لقد اتفق الفقه والتشريع على أنّ وجود عقد نقل صحيح تم بمقابل يربط بين النّاقل البحري والمسافر ، يترتب عليه قيام المسؤولية العقدية للنّاقل البحري اذا أخلّ هذا الأخير بالتزاماته اتجاه المسافر ، على أن لا تخرج هذه المسؤولية عن نطاق الأحكام المنصوص عليها في التنظيم الداخلي ، أو الاتفاقيات الدولية على حسب كل حالة[229].

لكن وكما هو معلوم هناك صور أخرى للنّقل البحري ، قد تتم بدون عقد، أو بدون مقابل أو بدون كليهما ، وهذا ما جعلنا نتساءل عن طبيعة مسؤولية النّاقل في هذه الصور ، وهل يمكن اخضاعها الى نفس أحكام مسؤولية النّاقل البحري الواردة في التنظيمات الداخلية والاتفاقيات الدولية ؟ (المطلب الأوّل)

كما أنّ وجود علاقة تعاقدية صحيحة بين النّاقل والمسافر تمّت بمقابل قد لا يكفي لتحقق مسؤولية النّاقل في بعض الأحيان ، إذ يتعيّن أيضا وجود علاقة بين الضّرر الذي لحق المسافر وأحد حوادث النّقل ، فمسؤولية النّاقل البحري تثور عن الأضرار التي تلحق المسافر سواء كانت هذه الأضرار بدنية أو مادية ، و في جميع الأحوال يجب أن يكون الضّرر مرتبطا بحادث من حوادث النّقل ، أي يجب أن يجد مصدره في عملية النّقل ذاتها وهذا ما لا يمكن تحققه الّا اذا وقع الضرر خلال المجال الزمني لفترة النّقل ، وهو ما اصطلح الفقه على تعريفه بالنطاق الزمني لمسؤولية النّاقل البحري (المطلب الثاني) .

[229] اذا كنا بصدد نقل بحري داخلي فإنّ المسؤولية العقدية تسري وفق الأحكام التي حددها التنظيم الداخلي ، أمّا اذا كنا بصدد نقل بحري دولي فإنّ المسؤولية العقدية تسري وفق الأحكام التي حددتها الاتفاقية الدولية المصادق عليها.

المطلب الأول

قيام المسؤولية بين وجود العقد وغيابه

ترتبط مسؤولية النّاقل التعاقدية اتجاه المسافر وجودا وعدما ، بوجود أو انعدام عقد نقل صحيح تم بمقابل يربط بين المسافر والنّاقل ، لذلك ربط القضاء قيام المسؤولية العقدية للنّاقل البحري عن الأضرار التي يتعرض لها المسافر بحصول النّقل في اطار العقد[230] ، وأن يكون بمقابل ، غير أنّ غياب العقد والمقابل المادي لا يمنع من متابعة

---

[230] يتميز عقد النقل البحري بالخصائص التالية :

1- عقد معاوضة : ومعنى ذلك أن التزام النّاقل بنقل الأشخاص لا يكون على سبيل التبرع دون مقابل ، وإنّما يحصل النّاقل على هذا المقابل نتيجة تقديمه لخدمة النّقل.

2- عقد النّقل عقد رضائي : بمعنى أنّه ينعقد بمجرد تلاقي الإيجاب والقبول ، دون الحاجة الى إفراغه في شكل معيّن ، كما أنّه يخضع لأحكام القواعد العامة من حيث وجوب توفر الرضا وخلوّه من العيوب.

وعقد نقل الأشخاص ليس عقدا عينيا ، فإنشاء العقد لا يتوقف على صعود المسافر إلى السفينة أو وجوده في المكان المخصص له[230] .

3- عقد النّقل عقد ملزم لجانبين : بمعنى أنّه ينشئ التزامات في ذمة طرفيه ، حيث يلتزم النّاقل بتنفيذ النّقل المتفق عليه في المواعيد المحددة مع توفي كل وسائل الراحة للمسافر في حين يلتزم هذا الأخير بدفع أجرة النّقل.

4- عقد النّقل عقد تجاري : تقضي المادة الثانية فقرة ثمانية من القانون التجاري بأنّه يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه " كل مقاولة لاستغلال النّقل أو الانتقال " ، والرّأي المستقر عليه على أنّه يلزم إعطاء الوصف التجاري على النّقل أن يقع على وجه المقاولة ، أي بمعنى أن يقوم به ناقل محترف ، أمّا المسافر فيعتبر بالنسبة اليه العقد مدنيا ما لم يكن المسافر تاجرا سافر لأعمال متصلة بتجارته ، فيعتبر حينئذ عملا تجاريا بالنسبة له وذلك تطبيقا لنظرية الأعمال التجارية بالتبعية.

5- عقد النّقل عقد إذعان : ولا يقتصر الإذعان على الحالات التي يتولى فيها النّقل أحد الأشخاص المعنوية العامة لأنّ الدولة تحرص على التدخل بوسائل النّقل البحري لتشرف على شروط العقد وبنوده ، ولهذا يعد عقد النّقل مثلا تقليديا لعقد الإذعان ، فينحصر الخيار بالنسبة للمسافر في قبول أو رفض الشروط المعدة مسبقا من طرف النّاقل

6 – عقد النّقل يقوم على الاعتبار الشخصي : على أساس أنّ اسم المسافر من البيانات التي تتضمنها تذكرة السفر فلا يجوز للمسافر التنازل عن تذكرة السفر الى الغير إلّا بموافقة النّاقل.

النّاقل على أساس القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية ، أو على أساس مسؤولية حارس الأشياء[231].

فمسؤولية النّاقل البحري تختلف باختلاف طبيعة النّقل ، وما اذا كان بمقابل أو مصلحي أو مجاني ، أو لا ينطوي على عقد أصلا كما في حالة النّقل الخفي والتسلل ورغم أنّ حالات النّقل بدون مقابل أو بدون عقد لا تدخل ضمن موضوع دراستنا ، الّا أننا سنحاول بيان طبيعة مسؤولية النّاقل فيهما بإيجاز ، وهذا لسببين : أولهما حتى نميز بينها وبين العمليات التي تتضمن عقد النّقل ، وثانيهما كون المشرع الجزائري تناولها أيضا في اطار تناوله لعقد النّقل البحري للمسافرين.

الفرع الأوّل

وجود عقد صحيح والمقابل شرط لقيام مسؤولية النّاقل العقدية

لكي يتسنّى للمسافر مطالبة النّاقل بالتعويض عمّا أصابه من ضرر خلال تنفيذ عملية النّقل سواء كان هذا الضرر بدني أو مادي ، فإنّه يقع عليه أولا إثبات وجود علاقة تعاقديّة صحيحة بينه وبين النّاقل تمت بمقابل ، لأنّ العقد هو الذي يفرض على النّاقل نقل شخص طبيعي من ميناء الى ميناء آخر ، كما يفرض عليه بقية الالتزامات.

من خلال تعريف الفقه الفرنسي لعقد النّقل على أنّه ذلك الاتفاق الذي يلتزم فيه شخص يسمّى النّاقل بتوصيل المسافر من مكان لآخر مقابل أجر يؤدّيه هذا الأخير[232]، وتعريف المشرع الجزائري من خلال المادة 36 ق ت ج بالقول "عقد النّقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النّقل مقابل ثمن بأن يتولّى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معيّن " ، ونص المّادة 821 من القانون البحري الجزائري على أنّ " النّاقل يلتزم

[231] Pier Bonassies , Christian Scapel, Traité de droit maritime, Librairie Générale de droit de jurisprudence, Paris, 2006, P 798.

[232] محمد علي عمران ، المرجع السابق ، ص 9.

بموجب عقد نقل المسافرين بنقل المسافر عن طريق البحر لمسافة معيّنة مقابل دفع المسافر أجرة السفر " يتضح أنّ :

أولا : عقد النّقل يفرض على النّاقل التزاما بنقل شخص طبيعي على قيد الحياة ، أمّا نقل جثة المتوفى فلا يعدّ من قبيل نقل الأشخاص وإنّما يندرج في إطار نقل الأشياء[233].

ثانيا : عقد النّقل البحري وفقا لهذا التعريف يتضمّن عنصرين أساسيين ، الأوّل : أن يتم النّقل على متن السّفينة بحرا من مكان لآخر ، و العنصر الثاني : أن يكون النّقل هو الغرض الأساسي من العقد ، فإذا تم النّقل ضمن عمليات أخرى كانت العبرة بالعمليات الأصلية[234] ومثال ذلك إذا تم النّقل كجزء من التزامات رب العمل في عقد عمل فإنّ هذا الأخير هو الذي يسري ، فلا يستفيد من أحكام مسؤولية النّاقل التعاقدية الطّاقم الذي يعمل في السّفينة كقائد السّفينة والبحّارة ، وعمّال الصّيانة والمضيفين وغيرهم ممّن يستخدمهم النّاقل في عملية النّقل ، بل يخضعون لأحكام عقد العمل.

ثالثا : الصفة المهنية للناقل ، الأمر الذي يفيد أنّ الناقل أثناء عمليات النقل ، يمارس مهنته التي يحترفها والتي بسببها يتقاضى مقابلا لقاء النّقل[235] ، وقد أشارت لهذا الشرط المادة الثانية من ق.ت.ج بقولها " يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه "...كل مقاولة لاستغلال النقل والانتقال...، كل الرحلات البحرية..."

ونتيجة لذلك لا يكفي وجود العقد لقيام المسؤولية العقدية للنّاقل ، ما لم يتم هذا النّقل بمقابل يتمثّل عادة في ثمن تذكرة النّقل ، وهذا ما يستشف من نص المادة 821 ق ب ج المذكورة أعلاه ، فللأجرة آثار مهمة في هذا النوع من النّقل وعدم وجودها

---

[233] محمد عبدالفتاح ترك ، المرجع السابق ، ص 495.

[234] محمود التلتي ، المرجع السابق ، ص 233.

[235] إدريس فتاحي ، المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص ، مطبعة الأمنية ، الرباط ، المغرب ، 2002 ، ص39.

سيغير من طبيعة العقد ، إذ أنّ عقد النّقل يرتب على عاتق الناقل التزامات عديدة ، لا يمكن أن يتحملها النّاقل ما لم يلتزم المسافر من جانبه بدفع الأجرة ، لأنّ الحصول على المقابل هو الهدف الرئيسي من قيام الناقل بعملية النّقل وتحمّل الالتزامات[236]

ومع ذلك توجد استثناءات تجعل من امكانية تطبيق أحكام المسؤولية العقدية على النّقل الذي يتم بمقابل غير نقدي وارد في حالات معيّنة :

1- في حالة النّقل المصلحي الذي يقوم به ناقل بحري محترف ، على اعتبار أنّ هذا الأخير يستبعد قيامه بهذا النّوع من النّقل إلاّ إذا كان يرجو من ورائه مصلحة معيّنة[237] فالمصلحة هي المعيار الذي يميّز النّقل المصلحي عن النّقل المجاني ، بشرط أن لا تصل هذه المصلحة إلى حد المقابل المالي ، ومثال ذلك نقل شخصية مشهورة على متن السّفينة خلال الرّحلة البحريّة بهدف جلب الشهرة والدعاية لشركة النّقل.

وقد استقرّ القضاء الفرنسي بعد تردد طويل على اعتبار النّقل الذي فيه مصلحة للنّاقل كما لو تم بمقابل مالي رغم مجّانيته ، لذلك يمكن للمسافر المنقول مصلحيا الاستفادة من أحكام المسؤولية العقدية في حالة تعرضه لأي ضرر خلال فترة النّقل.

وهذا ما أخذت به محكمة النّقض الفرنسية من خلال قرارها الذي جاء فيه " يعتبر النّقل مجانيا إذا تمّ لمصلحة الرّاكب ألبحتة ، أمّا إذا كان ثمّة مصلحة للنّاقل فيه فلا يعتبر أنّه قد جرى بدون عوض"[238]

وقد أخذ **المشرّع الجزائري** أيضا بهذا الاتجاه ، فمن خلال المادة 850 ق ب ج التي جاءت في نهاية الفصل الثالث المتضمن أحكام مسؤولية النّاقل البحري للمسافرين

---

[236] المقدادي عادل ، ملاحظات حول أحكام نقل الأشخاص في القانون الأردني ، مجلة اربد للبحوث والدراسات ع2 ، جامعة اربد الأهلية ، الأردن ، 2003 ، ص8.

[237] محمد عبدالفتاح ترك ، المرجع السابق ، ص 497.

[238] محكمة النقض الفرنسية في 26 /1940/02. أنظر عادل علي المقدادي ، المرجع السابق ، ص40.

ونصّت على أن " تطبّق أحكام هذا الفصل أيضا على النّقل المجّاني الذي يتم من قبل المؤسسات البحرية للنّقل.

ولا يسري مفعولها على النّقل البحري التطوعي و لا على المسافرين خفية."

يتضح أنّ المشرّع أخضع النّقل المجاني الذي يتم من قبل ناقل بحري محترف متمثلا في المؤسسات البحرية للنّقل إلى أحكام المسؤولية العقدية ، على اعتبار أنّ قيام هذه المؤسسات بنقل المسافرين مجانا أمر مستبعد ، الّا اذا كانت ترجوا من وراء ذلك مصلحة معيّنة .

وعلى خلاف ذلك استثنى المشرّع الجزائري المسافرين المنقولين تطوعا ، والمسافرين خفية من الاستفادة من أحكام المسؤولية العقدية ، لعدم وجود عقد نقل ومقابل مادي يربطهم بالنّاقل.

2- في حالة نقل الأطفال بمناسبة نقل ذويهم : نقل الأطفال مع ذويهم دون مقابل لا يعفي النّاقل من المسؤولية اتجاههم لأنّ النّقل يكون هنا خاضعا لعملية النّقل الأصلية ويأخذ حكمها مادام نقل ذويهم قد تمّ وفق عقد صحيح و بمقابل مادي[239].

3- النّقل ذو المقابل المادي غير الظّاهر : بعض عمليات النّقل تكون مجانية في ظاهرها إلاّ أنّها في الواقع تعتبر من قبيل عمليات النّقل بمقابل ، ومثال ذلك نقل العسكريين ورجال الشرطة الذي يتم إعمالا لعقد التزام بين النّاقل والادارة ، كما أنّ نقل أسر العمّال والموظفين الذين يستخدمهم النّاقل في تنفيذ النّقل عادة ما يكون مجانيا في ظاهره ، إلاّ أنّه في الواقع يكون على شكل امتيازات تدخل في تكوين عقد العمل المبرم بين النّاقل وعمّاله.

---

[239] محمود التلتي، المرجع السابق ، ص235.

رغم أنّ الشركة الجزائرية للنّقل البحري قد أعفت في عقودها النموذجية الأطفال دون الثلاث سنوات المرافقين لذويهم من تسديد مستحقات النّقل ، الا أنّها تلتزم بضمان سلامتهم وفق العقد الذي يربطها بذويهم.

انظر الموقع الالكتروني : https://algerieferries.dz

تاريخ زيارة الموقع : 2020/06/15

نشير في الأخير الى أنّ امتناع المسافر عن دفع أجرة النّقل ، لا يسقط مسؤولية النّاقل لأنّه يمكن لهذا الأخير استيفاء أجرة النّقل من خلال حبس أمتعة المسافر على نفقته ، لحين وفائه بقيمة الأجرة والمصاريف المستحقة بسبب النقل ، والا بيعها بالمزاد العلني من استيفاء الحقوق السابق ذكرها ، وهذا ما نصّت عليه المادة 840 ق ب ج بقولها " يجوز للنّاقل أو من يمثله احتجاز أمتعة المسافر ووضعها في المستودع على نفقة ومسؤولية المسافر حتى تسديد ديون النّاقل المتولدة عن عقد السفر أو تقديم الضمانات المناسبة .

واذا لم تسدد أو تضمن ديون الناقل مدة شهر ، يمكن للناقل أن يبيع الأمتعة بالمزاد العلني أو بطريقة أخرى تكفل له تغطية ديونه ونفقاته المترتبة على السفر "

الفرع الثاني

طبيعة مسؤولية النّاقل في صور النّقل بدون عقد أو مقابل

بعدما بيّنا ضرورة نقل المسافرين بحرا من مكان لآخر، وبمقابل مادي حتى نكون أمام عقد نقل صحيح ، تقوم بموجبه المسؤولية العقدية على عاتق النّاقل البحري في حالة اخلاله بالالتزامات المفروضة عليه.

رأينا أنّه من الضروري دراسة صور أخرى من النّقل البحري ينقل فيها المسافر من مكان لآخر ، الّا أنّها بعيدة عن عقد النّقل البحري لغياب العقد أو المقابل المادي فيها فقد تتم هذه الصور من النّقل بناء على علم النّاقل ، كما هو الحال بالنسبة للنّقل المجّاني(غياب المقابل) ، أو قد تتم دون علمه ، كما هو الحال بالنّسبة للركّاب المتسللين(غياب العقد). وهذا من خلال إثارة التساؤل عن طبيعة المسؤولية التي يخضع لها النّاقل في هذه الحالة و هل من الممكن أن يخضع لأحكام المسؤولية العقدية ؟

أولا- النّقل المجّاني :

النّقل بالمجّان صورة من صور النّقل المعروفة في هذا العصر، وهو النّقل الذي ينطوي على نيّة المجاملة والتفضّل من جانب النّاقل، دون أن يتقاضى فيه مقابل واقعي ولا مقابل غير ظاهر ، كما أنّه يتميّز بعدم وجود المصلحة فيه[240]

1- طبيعة المسؤولية في النّقل المجاني :

بعد صدور الحكم الشهير لمحكمة النّقض الفرنسية في 21 نوفمبر 1911 واستقرار القضاء الفرنسي على تحميل النّاقل المسؤولية العقدية في حالة الإخلال بالتزاماته اتجاه المسافر ، لم تميّز بعض الأحكام الصادرة بعد ذلك بين ما إذا كان النّقل قد تمّ بمقابل أو مجّانا ، فأقامت المسؤولية العقدية على عاتق النّاقل في كليهما[241] ، ويعود ذلك الى تأثّر هذا القضاء بالاتجاه الفقهي الذي يرى وجود رابطة عقدية في النّقل المجاني ، حيث يرى الأستاذ "لالو" أنّ الرابطة التي تربط النّاقل المجامل بالمسافر هي رابطة عقدية مثل الرابطة التي تربط النّاقل المأجور ، لأنّ الأجر وإن كان شرطا لصحة العقد إلا أنّ غيابه لا يزيل الرابطة العقدية بين النّاقل والمسافر ، والفرق بين النّقل بمقابل والنّقل بدون مقابل كالفرق بين البيع والهبة يتمثّل في غياب المقابل المادي ، حيث أنّ غياب هذا الأخير لا يلغي الرابطة العقديّة بين الواهب والموهوب له[242] ، ووجود هذه الرابطة العقدية يجعل النّاقل المجّاني مدين بالتزامات عقدية اتجاه النّاقل ، ينتج عن الإخلال بها قيام مسؤولية النّاقل العقدية.

---

[240] عادل علي المقدادي ، المرجع السابق ، ص53.

وقد أطلق عليه المشرّع الجزائري من خلال نص المادة 850 ق ب ج لفظ النقل " التطوعي "

[241] ديجون 9 أكتوبر 1928، جاريت باليه 5 ديسمبر 1928، 2 ماي 1929، جاريت باليه 6 جوان 1929،21 أكتوبر 1929. أشار اليه : ابراهيم الدسوقي ابو الليل، المرجع السابق، ص 109.

[242] عادل علي المقدادي، المرجع نفسه، ص 56.

أمّا الأستاذ سفاتي "savatier" فقد اعتبر النّقل المجاني من عقود الخدمات الغير مسماة حيث قال " ... القانون المدني الفرنسي لم يتردّد في اعتبار الوكالة بلا أجر وكذلك الوديعة بلا أجر من العقود وهذه العقود عبارة عن خدمات ، لذلك تطبّق نفس القواعد على الخدمات المجّانية الأخرى التي تكون بلا عوض كالنّقل بدون عوض إلا أنّه من العدل تطبيق قواعد المسؤولية العقديّة مع تخفيف أحكامها لأنّ النّقل قد جرى بدون مقابل"[243]

تعرّض تطبيق قواعد المسؤولية العقدية على النّقل المجّاني لنقد شديد من غالبية الفقهاء لأنّ الأجر يعد عنصرا أساسيا في عقد النّقل ، فيرى الأستاذ جوسران أن نيّة التعاقد غائبة في النّقل المجّاني ، على اعتبار أنّ النّاقل لم يقصد التعهّد أو الالتزام بشيء اتجاه المسافر كما أنّ المسافر نفسه لم يطلب من النّاقل أن يتعهّد أو يلتزم بشيء ، ممّا ينفي وجود العلاقة التعاقديّة وقيام مساءلة النّاقل عقديا ، وهذا ما أيّده القضاء الفرنسي في أغلب أحكامه[244]

بعد استبعاد قيام مسؤولية النّاقل العقدية لغياب عقد النّقل ، لاشك أنّ مسؤولية النّاقل ستنحصر في المجال التقصيري ، الذي يوجب على المسافر المضرور إثبات الخطأ والضرر والعلاقة السببية بينهما لكي يتحصّل على التعويض ، ويتيح للنّاقل دفع المسؤولية بنفي ارتكاب الخطأ ، وقد أخذ بهذا الاتجاه نفر من الفقهاء ، كما استند عليه القضاء الفرنسي في العديد من أحكامه.

بيد أنّ السؤال المطروح هل يمكن الاستناد على قواعد المسؤولية عن حراسة الأشياء إذا حدث الضرر بسبب تدخل وسيلة النّقل ؟

رفض القضاء الفرنسي في البداية تطبيق قواعد المسؤولية عن حراسة الأشياء في حالة النّقل المجّاني ، واستمر حتى سنة 1962 في إلزام المسافر المضرور بإقامة الدليل على خطأ النّاقل ، معلّلا ذلك بعدم استفادة من يستعمل شيء مجّانا من قواعد

---

[243] سفاتي، مطول المسؤولية المدنية، بند 123, أشارإليه: عادل علي المقدادي، المرجع نفسه، ص 57.

[244] ابراهيم الدسوقي ابو الليل ، المرجع السابق ، ص 110.

المسؤولية عن الأشياء[245] ، وهو ما ذهب إليه الأستاذ عبد الرزاق السنهوري أيضا بقوله : إنّ من شروط قيام المسؤولية على أساس الحراسة ألاّ يكون المضرور قد اشترك مجّانا في استعمال الشيء المسبب للضرر[246]

كما يرى الأستاذ روديير وهو من الرّافضين للفكرة التعاقدية بأنّه إذا ما طبّقنا المادة 1384 مدني فرنسي على النّقل البحري المجّاني ، نكون قد منحنا المسافر مجّانا مركزا قانونيا مماثلا للمسافر المنقول وفق عقد النّقل[247].

عارض هذا الرّأي جانب آخر من الفقه يرى جواز تأسيس مسؤولية النّاقل بالمجّان على أساس الخطأ في حراسة الأشياء واعتبارها مسؤولية مفترضة طبقا لنص المادة 1384 من القانون المدني الفرنسي ، حيث يرى الفقيه جوسران أنّ المنطق يقتضي إخضاع النّاقل بالمجّان إلى قواعد المسؤولية عن حراسة الأشياء ما دام النّقل بدون عوض ، أمّا إذا كان بعوض فالمسؤوليّة العقدية هي الواجبة التطبيق[248]، كما يرى أنّ استبعاد تطبيق المادة 1384 على أساس مشاركة المسافر مجّانا في الاستعمال غير صحيح ، لأنّ حراسة الشّيء لا تثبت إلا لمن كانت له سيطرة فعلية عليه ، وليس للمسافر مجّانا هذه الصفة[249].

---

[245] ابراهيم الدسوقي ابو الليل ، المرجع السابق ، ص 113.

[246]عبدالرزاق أحمد السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني ، الجزء الأوّل ، منشورات الحلبي الحقوقية ، لبنان 2009 ، ص 924.

[247] العرباوي محمد الصالح ، مسؤولية الناقل البرّي على نقل البضائع و الأشخاص في القانون الجزائري أطروحة دكتوراه في القانون الخاص ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، الجزائر 2010_2009 ، ص182 .

[248]عادل علي المقدادي ، المرجع السابق ، ص 61.

[249] Heneri et Len mazeaud ,Traité théorique et pratique de la responsabilité civile,T.I.N ,p 286
"le passager na pas d'ordre a donner, il n'est pas gardien ." المسافر لا يعطي أمرا ،اذن هو ليس بحارس

أنظر : محمد علي عمران ، المرجع السابق ، ص 58.

أخذت محكمة النّقض الفرنسية بهذا الرأي من خلال حكمها الشّهير الذي أصدرته في 20 ديسمبر 1968[250]، وأجازت فيه للمسافر مجّانا الاستناد على المسؤولية التقصيرية الخاصة بحراسة الأشياء (المادة 1384[251] مدني فرنسي) للحصول على التعويض اذا أصابه ضرر جسماني خلال فترة النّقل ، حيث يصبح النّاقل مسئولا بمجرد وقوع الضّرر ولا يعفيه من المسؤولية سوى إثبات السبب الأجنبي ، ويجد نفسه مسئولا تجاه المسافر دون أن يكلّف هذا الأخير بإثبات خطئه ، وهو منهج القضاء الفرنسي [252].

2- موقف المشرّع الجزائري من مسؤولية النّاقل مجانا:

نصت المادة 850 من ق ب ج التي جاءت في نهاية الفصل الثالث الخاص بأحكام مسؤولية الناقل البحري للمسافرين على أن " تطبّق أحكام هذا الفصل أيضا على النّقل المجّاني الذي يتم من قبل المؤسسات البحرية للنّقل. ولا يسري مفعولها على النّقل البحري التطوعي و لا على المسافرين خفية ."

من خلال نص الفقرة الأولى من المادة المذكورة أعلاه يتبيّن أنّ المشرع الجزائري أخذ بما جاءت به اتفاقية بروكسل لعام 1961 ، وأخذ به المشرّع الفرنسي في حالة

---

[250] Cassation civile (ch. Mixte) 20/12/1968 , Dalloz 1969, P 37.

و مما ورد في هذا الحكم

" La responsabilité résultant de l article 1384 put être invoqué contre le gardien de la chose par le passager transporté dans un véhicule a titre bénévole, hors le cas ou la loi en dispose autrement "

أنظر : محمد علي عمران ، المرجع السابق ، ص 57.

[251] تقابله المادة 138 من القانون المدني الجزائري " كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال و التسيير والرقابة ، يعتبر مسئولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء ، ويعفى من هذه المسؤولية ، حارس الشيء اذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن توقعه ، مثل عمل الضحية أو عمل الغير أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة "

[252] إ ياد عبدالجبّار ملوكي، المسؤولية عن الأشياء، ط1، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2009 ص246.

النّقل البحري الدولي والداخلي ، حين أخضع مسؤولية النّاقل في النّقل البحري المجّاني الذي يتم بواسطة شركة من شركات النّقل البحري إلى نفس القواعد التي يخضع لها النّاقل في عقد نقل المسافرين .

غير أنّه من خلال نص الفقرة الثانية من نفس المادة نجد أنّ المشرع الجزائري قد استثنى تطبيق قواعد المسؤولية العقدية للنّاقل على النّقل التطوعي أو كما يسميه الفقه النّقل الذي يتم على سبيل المجاملة البحتة بمعرفة فرد عادي ، ولكن دون أن يحدد نوع المسؤولية التي يخضع لها النّاقل في هذه الحالة ، لكن بالرجوع الى القرار الذي صدر عن المحكمة العليا الغرفة المدنية بتاريخ 20 جانفي 1982 وجاء فيه " متى نصّ القانون على أنّ كل من تولى حراسة شيء اعتبر مسئولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء ، فإن الإعفاء من المسؤولية في مجال النّقل لا يكون الّا بثبوت الاستثناءات المنصوص عليها بالمادة 138 ق م ج دون التمييز بين النّقل بالمجان أو بالمقابل..."[253] يمكننا القول أنّ القضاء في الجزائر وفي غياب النّص قد استند الى نص المادة 138 ق م ، و اتبع في ذلك ما ذهب اليه القضاء والفقه الفرنسي .

يرجع سبب التفرقة بين النّقل المجّاني الذي تقوم به شركات النّقل ، والنّقل التطوعي الذي يقوم به الأفراد العاديين ، إلى كون شركات النّقل باعتبارها ناقل بحري محترف لا يتصوّر أن تقوم بنقل شخص دون مقابل ، إلّا إذا كانت ترجو من وراء ذلك نفعا ماديا ولو كان هذا النّفع المادي غير ظاهر أو غير مباشر ، وهو ما يطلق عليه بعض الفقه اسم النّقل المصلحي كما رأينا سابقا ، لهذا تكون أحكام مسؤولية النّاقل هنا هي نفسها احكام المسؤولية في النّقل المتعاقد عليه.

ومع ذلك فقد لاحظ الفقه الفرنسي خللا في هذه الحلول ونوافقه في ذلك ، فمن غير المنطقي أن يكون وضع المسافر المنقول بمقابل أو مجّانا من قبل شركات النّقل البحري في وضع أسوء من المسافر المنقول تطوعيا من طرف شخص عادي ، حيث

[253] قرار رقم 21286 ، المحكمة العليا الغرفة المدنية بتاريخ 01/20/ 1982 ، المجلة القضائية 198 ، ع2 ص20 .

يمكن للمسافر المنقول تطوعيا من طرف شخص عادي مساءلة النّاقل على أساس قواعد المسؤولية عن حراسة الأشياء التي توفر له الإعفاء التام من عبء إثبات خطأ النّاقل ، ولا يستطيع النّاقل التحرر من المسؤولية اتجاهه إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه. ، ولا يملك المسافر المنقول بمقابل أو مجانا من طرف شركات النّقل ذلك[254].

ثانيا- النّقل الخفي :

أغفل المشرّع الجزائري تعريف المسافر المتسلل واكتفى بالنّص على الإجراءات الواجب اتبعها في حالة ضبط هذا الأخير من خلال المواد من 857 الى 859 من القانون البحري وخصص مادة رادعة لجريمة الإبحار خلسة عبر السفن (المادة 545 ق ب ج[255]).

في حين عرّفته المادة الأولى من اتفاقية بروكسل الخاصة بالركّاب المتسلّلين عبر البحر لسنة 1957[256] بقولها " الرّاكب المتسلل هو كل شخص يركب السفينة للإبحار أو محاولة الإبحار خارج الميناء دون إذن ربّان السّفينة أو مالكها أو أي شخص مسؤول عنها"

كما عرّفته اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحريّة الدوليّة لسنة 1965 [257] " الرّاكب المتسلّل هو كل شخص مخبّأ على متن السّفينة أو المخبأ في شحنة البضائع المحمّلة

---

[254] ابراهيم الدسوقي ابو الليل ، المرجع السابق ، ص 135 .

[255] نصت الفقرة الأولى من المادة 545 ق ب ج " يعاقب بعقوبة الحبس من ستة (6) أشهر إلى خمس(5) سنوات و بغرامة مالية من 10000دج إلى 50000 دج ، كل شخص يتسرب إلى سفينة بنية القيام برحلة"

[256] تعتبر المنافذ البحرية أهم وسيلة للهجرة غير الشرعية من خلال التسلل الى سفن نقل البضائع و سفن نقل المسافرين ولمواجهة ذلك تبنى المجتمع الدولي عن طريق المنظمة البحرية الدولية معاهدة بروكسيل الخاصة بالركاب المتسللين عبر البحر التي أبرمت في 10 أكتوبر 1957 بمدينة بروكسيل ، التي تعد محاولة لإقامة نظام دولي موحد لمعالجة موضوع الركاب المتسللين ، الّا أنّها لم تدخل حيز النفاذ لحد الأن.

[257] تم ابرام اتفاقية تسيير حركة الملاحة البحرية في 09 أفريل 1965 بلندن ، دخلت حيز التنفيذ في 05 مارس 1967 عدلت بعض أحكامها في 2002 و دخلت حيز التنفيذ في 2003 ، ثم كان آخر تعديل في 2005 ودخل

على متن السّفينة دون موافقة المالك أو ربّان السّفينة أو كل شخص مسئول عنها وتم اكتشافه على متن السّفينة بعدما تترك هذه الأخيرة الميناء أو في شحنة البضائع أثناء التفريغ في ميناء الوصول ، والذي تمّ تبليغه من طرف السّلطات المختصة أو من طرف الربّان كمسافر غير قانوني"

وعرّفه المشرّع الفرنسي في المادة 74 من القانون التأديبي الجزائي للبحريّة التجاريّة " الرّاكب المتسلّل هو كل شخص دخل عن طريق الاحتيال الى السّفينة بنيّة السّفر على المدى الطويل في رحلة ساحلية دولية "

من خلال هذه التعاريف يتضح لنا أنّه رغم أنّ نقل المسافر المتسلل يكون دون مقابل إلّا أنّه يختلف عن النّقل المجّاني ، فهذا الأخير يتم بعلم النّاقل و إرادته ، بينما نقل المسافر المتسلل يتم دون علم الناّقل ولا موافقته ، لهذا يعتبر عملا غير مشروع .

1- مسؤولية النّاقل في النّقل الخفي :

تنتفي مسؤولية النّاقل في حالة تسلّل المسافر إلى السّفينة دون علم النّاقل على أساس انعدام الرّابطة العقديّة بينه وبين النّاقل ، سواء كان ركوبه بدون تذكرة أو بتذكرة منتهية الصلاحية أو بتذكرة مزورة[258] ، أو في الحالة التي يستمر فيها المسافر بوسيلة النّقل إلى ما بعد المسافة المتفق عليه في عقد النّقل دون موافقة النّاقل أو علمه.

وقد اعتبر بعض الفقهاء أنّ النّاقل في هذا النّوع من النّقل لا يخضع إلا للمسؤوليّة التقصيريّة ، فيقع على المسافر المتسلّل في حالة إصابته بضرر أثناء فترة النّقل عبء إثبات خطأ النّاقل والضرر التي تعرّض له والعلاقة السببية بينهما[259].

حيز التنفيذ في 2006 ، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 83_531 المؤرخ في 12 ذي الحجة 1403 الموافق ل 19 سبتمبر 1983 المتضمن الإنضمام للاتفاقية ، ج ر 39 لسنة 1983.

[258] نقض فرنسي، جلسة 1945/10/17، دالوز 1946، قضاء، ص165. أنظر: محمود التلتي، المرجع السابق هامش ص237.

[259] هنري مازو، دروس لطلبة الدكتوراه ، جامعة باريس، سنة 1952.1953، ص284.

أنظر : عادل علي المقدادي المرجع السابق، ص65

أمّا محكمة النقض الفرنسية فقد حمّلت في البداية المسافر المتسلّل المسؤولية الكاملة عن الخطأ الذي تسبب في الضّرر ، وأعفت النّاقل من المسؤولية على اعتبار أنه خطأ غير متوقع ، وغير ممكن الدفع من النّاقل[260] ، وهذا ما جلب لها جملة من الانتقادات بحجة أنّ وقوع الحادث الذي أصاب المسافر لا يتصور أن يكون بسبب التسلّل فقط ، بل يمكن اعتبار المسافر المتسلّل مساهما في حدوث الضّرر ، فيكون الخطأ مشتركا بين المسافر والنّاقل[261] وهذا ما جعل محكمة النّقض تعدل عن موقفها وتذهب الى إعفاء النّاقل إعفاء جزئيا في هذه الحالة[262]، ثم يستقر القضاء الفرنسي بعد ذلك على اعتبار مسؤولية النّاقل في هذا النّوع من النّقل مسؤولية تقصيرية [263].

ومع ذلك فهناك من الفقهاء من يرى إمكانية استفادة المسافر المتسلّل من قواعد المسؤولية عن حراسة الأشياء ، مثله مثل المسافر مجّانا[264]

2- موقف المشرع الجزائري من مسؤولية النّاقل في النقل الخفي:

لم يبيّن المشرع الجزائري طبيعة مسؤولية النّاقل البحري اتجاه الرّاكب المتسلّل ، بل اكتفى فقط بإخراجها من دائرة المسؤوليّة العقديّة دون أن يبيّن نوعها ، حيث جاء في الفقرة الثانية من المادة 850 من ق ب ج المشار اليها سابقا ".....ولا يسري مفعولها على النّقل البحري التطوعي و لا على المسافرين خفية " ، كما أنّ القضاء الجزائري يفتقر الى سوابق قضائية في هذا المجال.

---

[260] نقض جنائي ، 18 جويلية 1929 ، دالوز 1929 ، ص 492. أنظر : ابراهيم الدسوقي ابو الليل ، المرجع السابق ، ص 137.

[261] عادل علي المقدادي ، المرجع السابق ، ص 66.

[262] محكمة النقض الفرنسية في 4 ماي 1955 .

[263] ابراهيم الدسوقي أبو الليل ، المرجع السابق ، ص 136.

[264] ابراهيم الدسوقي ابو الليل ، المرجع السابق ، ص 140 .

الاّ أنّه بالعودة الى اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحريّة الدوليّة لسنة 1965 التي صادقت عليها الجزائر ، نجدها قد خصصت الفصل الرابع منها للمسافرين المتسللين وتكلّمت في الجزء الثالث منه عن وجوب معاملتهم معاملة انسانية ، وأن تفرض الحكومات المتعاقدة على ربان السفينة اتخاذ التدابير اللّازمة لضمان سلامة المسافرين المتسللين بما في ذلك توفير الغذاء ، المأوى والرعاية الطبية[265].

وهو ما يجعلنا نعتقد أنّ القضاء الجزائري سيأخذ بأحكام هذه الاتفاقية من خلال مساءلة النّاقل عن الضرر الذي يتعرض له المسافر المتسلل على أساس قواعد المسؤولية التقصيرية.

[265] https://www.tc.gc.ca/media/documents/securitemaritime/fal-34-4-f.pdf

تم زيارة الموقع في : 2020/07/20

المطلب الثاني

النطاق الزمني لمسؤولية النّاقل البحري

إنّ عقد النّقل البحري لا يغطّي جميع الأضرار (بدنية أو مادية) التي يتعرّض لها المسافر ، فمن الضّروري أن يكون للحادث المسبب للضّرر علاقة بالنّقل ، وهنا تكمن صعوبة تحديد الفترة الزمنيّة التي تقوم فيها المسؤولية العقدية للنّاقل البحري[266] .

فرغم أنّ الالتزامات التعاقدية للنّاقل البحري (الالتزام بضمان السلامة ، الالتزام بالحفاظ على الأمتعة والنّقل في الميعاد) ترتبط وجودا وعدما بوجود أو غياب عقد النّقل كما بيّنا سابقا ، إلاّ أنّها لا تستقر في ذمة النّاقل بمجرد تكوين العقد ، أو بمجرّد تسلّم المسافر لتذكرة النّقل ، بل يبدأ إعمالها مع بداية تنفيذ عقد النّقل ، ففي أغلب الأحيان يتم التعاقد وشراء التذكرة قبل تنفيذ العقد بوقت طويل ، لذلك من غير المنطقي أن يكون النّاقل مسئولا عن الأضرار التي يتعرض لها المسافر طيلة هذه المدّة[267] وهذا ما نصّ عليه المشرع الجزائري من خلال نص المادة 842 ق ب ج بالقول " يعد النّاقل مسئولا عن الضرر المؤدي للوفاة والإصابات الجسمانية للراكب وكذلك الضرر المسبب لأمتعته اذا كان الفعل المولد للضرر قد وقع خلال عملية النّقل..." وعليه فإنّ النّطاق الزمني لقيام مسؤولية النّاقل البحري ينحصر في فترة تنفيذ عمليات النّقل ، الّا أنّ هذه الفترة الزمنية تختلف بين نقل المسافرين (الفرع الأوّل) ونقل أمتعتهم (الفرع الثاني)

---

[266] Phelip Delebecque ,Michel Germain , Op.cit, P 732.

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

الفرع الأوّل
النطاق الزمني لتحقق المسؤولية عن الأضرار الجسمانية

إنّ قيام مسؤولية النّاقل عن الاضرار الجسمانية هو نتيجة لإخلاله بأهم التزام يقع على عاتقه ، الا وهو الالتزام بضمان السلامة ، لذلك يتحدد مجال مسؤولية النّاقل البحري في هذه الحالة بالفترة التي يلتزم فيها النّاقل بضمان سلامة المسافر ، والتي تشمل عادة المدة التي يتواجد فيها المسافر داخل وسيلة النّقل ، وكذلك عمليات الصعود والنّزول من وإلى وسيلة النّقل ، وقد تمتد في بعض الأحيان الى إجراءات ومنشآت مكمّلة لها تخضع لرقابة وإشراف النّاقل ، بشرط أن تتم هذه العمليات بعد إبرام عقد النّقل ، أو بالتزامن مع إبرامه أمّا إذا تمّت قبل إبرام عقد النّقل ، أو بعد انقضائه فلا محلّ لقيام مسؤولية النّاقل في هذه الحالة.

أولا – وجود المسافر داخل وسيلة النّقل :

يعتبر وجود المسافر داخل السّفينة أهم وأطول وأخطر مرحلة في عملية النّقل وهي المرحلة التي يعهد فيها المسافر بنفسه إلى النّاقل ، لذلك يعتبر وجوده داخل السّفينة التطبيق العملي ، والحقيقي للالتزام بضمان السّلامة ، وهو أمر مسلّم به فقها وقضاء ، ولا يقبل أي مناقشة[268].

إنّ ارتباط الالتزام التعاقدي بضمان السّلامة بالاتصال المادي بين المسافر ووسيلة النّقل يقتضي انقضاء هذا الالتزام بمجرّد مغادرة المسافر لوسيلة النّقل ، حتى ولو كانت هذه المغادرة مؤقتة ، كأن تكون لمجرد قضاء حاجة ثم العودة ، وبهذا أخذ القضاء الفرنسي[269] أمّا إذا كان نزول المسافر بناءا على صدور تعليمات من النّاقل

---

[268] المعزوز البكاي، خصوصيات الالتزام بضمان السلامة في مجال نقل الأشخاص، مجلة القضاء التجاري المغرب، العدد 6، 2015، ص13.

[269] مدني فرنسي أول جويلية 1969 . أنظر : ابراهيم الدسوقي أبو الليل ، المرجع السايق ، ص 185.

أو تابعيه لوجود خلل في السّفينة مثلا ، فإنّ الالتزام بضمان سلامة المسافر يظل قائما وأي اخلال به يثير مسؤولية النّاقل العقدية.

كما أنّ ارتباط قيام الالتزام بضمان السّلامة على عاتق النّاقل بوجود المسافر داخل وسيلة النّقل يقتضي كذلك وجود مبرر لذلك ، لأنّ الالتزام ينقضي إذا استمر وجود المسافر في وسيلة النّقل بعد انقضاء الفترة المتفق عليها ودفع من أجلها المقابل[270]

وعليه إذا أراد المسافر الذي أصيب بضرر داخل وسيلة النّقل الحصول على التعويض على أساس مسؤولية النّاقل عقديا بضمان سلامته ، وإيصاله سليما معافى إلى مكان الوصول المتفق عليه ، ما عليه في هذه الحالة إلاّ إثبات وقوع الضّرر الذي أصابه داخل وسيلة النّقل ، وليس للنّاقل دفع ذلك إلاّ بإثبات السبب الأجنبي ، مع وجود استثناءات في مجال النّقل البحري فرضتها أحكام الاتفاقيات الدولية ومعظم التشريعات الوطنية كما رأينا سابقا ، أين يتعيّن على المسافر بالإضافة الى إثبات وقوع الضّرر داخل السّفينة إثبات خطأ النّاقل بالنسبة للحوادث الفردية ، دون أن يكلّف بذلك في حالة الحوادث الجماعية والكوارث الكبرى.

ثانيا – عمليات الصعود والنزول:

بما أنّ مجال مسؤولية النّاقل يتحدّد بصفة أصلية بالفترة الزمنيّة التي يتم فيها تنفيذ عمليات النّقل كما سبق ذكره ، وبما أنّ عملية الصعود والنّزول من وإلى وسيلة النّقل تدخل ضمن هذه العمليات ، فهل تكون مشمولة هي أيضا بالالتزام بضمان السّلامة على اعتبار أنّ المسافر يتعرّض فيها هي الأخرى لمخاطر النّقل؟

لقد استقر الفقه ، والقضاء على أنّ الالتزام بضمان السّلامة يبدأ من اللّحظة التي يبدأ فيها المسافر بالصّعود إلى وسيلة النّقل وحصول اتصال مادي بينه وبينها ، كأن يمسك بمقبضها ليفتحها ، أو عند صعود سلّمها[271]، ويستمر حتى أثناء نزوله منها .

---

[270] مريم تيانتي ، دور قانون حماية المستهلك في عقد النقل البحري ، أطروحة دكتوراه ، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة أبوبكر بلقايد ، تلمسان ، 2018 ، ص 62.

[271] عبدالقادر أقصاصي ، المرجع السابق ، ص 37.

فالنّاقل يسأل عن سقوط الرّاكب أثناء صعود المسافر ، أو نزوله من السّفينة وانزلاقه على درجات أبوابها ومداخلها ، بل ويسأل حتى إذا ما لامست أقدام المسافر الأرض طالما لم ينفصل تماما عن وسيلة النّقل[272].

إلاّ أنّ السؤال المطروح هنا ، هل يقتصر وجود الالتزام بضمان السّلامة وقيام المسؤولية العقدية للنّاقل على الفترة الزمنية التي تنفّذ فيها عملية النّقل ، والتي تشمل وجود المسافر داخل السّفينة ، وعمليات الصعود والنزول ؟ أم يتعدى ذلك ليشمل أيضا تواجده داخل منشآت الميناء؟

ربط الكثير من الفقهاء الإجابة على هذا التساؤل بتحديد العوامل التي يرتبط بها الالتزام بضمان السّلامة ، فإذا ربط بالتنفيذ المادي للعقد فسيقتصر وجود الالتزام على فترة تواجد المسافر داخل السّفينة وفترة صعوده ونزوله منها ، أمّا إذا ربط وجوده بجميع المخاطر التي يمكن أن يتعرض لها المسافر فحتما سيتعدّى ذلك ليشمل فترة تواجد المسافر داخل الميناء .

نظرا لتعرّض كل من اتفاقية بروكسل لعام 1961 والمشرّع الجزائري لبيان هذا النّطاق بنوع من التفصيل سنكتفى باستعراض ما توصّلا إليه من حلول في هذا المجال وفق التفصيل الآتي :

1- النطاق الزمني لمسؤولية النّاقل في اتفاقية بروكسيل لعام 1961:

نصّت المادة الأولى من اتفاقية بروكسيل لعام 1961 على أنّ مجال مسؤوليّة النّاقل البحري يشمل الحوادث التي تقع أثناء النّقل ، والتي يقصد بها فترة وجود المسافر على ظهر السّفينة وكذلك عمليتي ركوبه ونزوله ولكنّه لا يتضمّن الفترة التي يكون فيها الرّاكب في محطّة بحرية ، أو على رصيف أي مبنى آخر داخل الميناء.

كما يقع على عاتق النّاقل الالتزام بضمان سلامة المسافر خلال نقله من الرّصيف إلى السفينة ، أو العكس إذا كانت تكاليف ذلك تدخل في أجرة النّقل ، أو إذا كان

[272] ابراهيم الدسوقي ابو الليل ، المرجع السابق ، ص 161.

المركب المستعمل في هذا النّقل الإضافي قد وضع تحت تصرف المسافر بواسطة النّاقل ، حيث يبدأ الالتزام بضمان السّلامة هنا من اللّحظة التي ينخرط فيها المسافر في الطريق الذي يحدده النّاقل[273].

وبذلك فإنّ مجال مسؤولية النّاقل البحري عن الأضرار الجسمانية وفقا للتنظيم الذي وضعته اتفاقية بروكسيل يقتصر على عملية النّقل البحري ، التي تشمل نقل المسافر من الرصيف أو المحطة البحرية إلى السّفينة إذا دخلت أجرة هذا النّقل في ثمن التذكرة أو كانت الوسيلة المستخدمة لهذا النّقل الفرعي قد وضعها النّاقل تحت تصرف المسافر كما تشمل فترة تواجد المسافر على ظهر السّفينة وفترة صعوده ونزوله منها ، دون أن تشمل فترة تواجد المسافر داخل المحطة البحرية.

2- النطاق الزمني لمسؤولية النّاقل البحري في القانون الجزائري:

يبدو تأثّر المشرع الجزائري واضحا بما جاءت به اتفاقية بروكسيل لعام 1961 حيث جاء نص المادة 823 من القانون البحري الجزائري مطابقا لما جاء في المادة الأولى من الاتفاقية ، بقوله : " يغطّي عقد السّفر الأوقات الآتية :

أ. فيما يخص المسافر وأمتعة الحجرة خلال المدّة التي يكون فيها المسافر على متن السّفينة أو خلال عمليات التحميل أو التفريغ وكذلك خلال المدّة التي يتم فيها نقل المسافر وأمتعته من الرصيف الى السّفينة أو العكس إذا كانت أجرة هذا النّقل ضمن ثمن البطاقة أو إذا كانت السّفينة المستعملة لهذا النّقل وضعت تحت تصرف المسافر من قبل النّاقل .

---

[273] Article 1 /e CNV BRUXELLES 1961«Transport» comprend la période pendant laquelle le passager est à bord du navire, ainsi que les opérations d'embarquement et de débarquement de ce passager, mais ne comprend pas la période pendant laquelle le passager se trouve dans une gare maritime, ou sur un quai ou autre installation portuaire. En outre, le transport comprend le transport par eau, du quai au navire ou vice-versa, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet, ou si le bâtiment utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur;… »

والوقت الذي يكون فيه المسافر في المحطة البحرية أو على الرّصيف أو الأبنية الأخرى الخاصة بالميناء ..... "[274].

يتضح من خلال هذا النص أنّ التزام النّاقل بضمان السلامة يتحدد زمنيا بفترة عمليات النّقل التي تشمل فترة تواجد المسافر داخل السفينة وعمليات الصعود اليها والنزول منها سواء تمت في ميناء القيام أو في ميناء الوصول أو في ميناء متوسط .

وهنا نفتح قوس نشير فيه إلى أنّ المشرّع الجزائري قد استعمل عبارتي "التفريغ والتّحميل " وهي في رأينا عبارة تنطبق على الأمتعة ولا تنطبق على المسافرين ، وهذا على خلاف النّص الفرنسي من نفس المادة الذي كان أكثر توفيقا باستعماله عبارتي " الصعود والنّزول " embarquement ou débarquement"

وقد اعتبر المشرّع الجزائري المدّة التي ينقل فيها المسافر من الرّصيف إلى المحطّة البحرية ، أو العكس من ضمن عملية النّقل ، ولكن بتوفر أحد الشرطين :

ـ إذا كان ثمن هذا النّقل يدخل ضمن البطاقة (تذكرة السفر)

ـ أو كانت السّفينة المستعملة في هذا النّقل الملحق قد وضعت من قبل النّاقل تحت تصرف المسافر.

إلاّ أنّه استثنى من ذلك الوقت الذي يتواجد فيه المسافر داخل المحطّة البحريّة أو أي بناء تابع للميناء ، حيث لا يدخل هذا الأخير في فترة النّقل ولا يشملها التزام النّاقل التعاقدي بضمان السّلامة ، وبالتالي لا يمكن أن تثار فيها مسؤولية النّاقل العقدية ، وهنا يمكن أن تطبّق على مسؤولية النّاقل البحري القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية ، كما يمكن الأخذ بقواعد المسؤولية عن حراسة الأشياء إذا ما نتج الضّرر عن تدخّل شيء غير حي .

---

[274] جاء في المادة 824 من نفس القانون " لا يمكن استبعاد من أحكام هذا الباب أضرار المسافرين . وتسري عند الحاجة في مدة نقل المسافرين وأمتعتهم المتمم بين الموانئ ، الجزائرية والموانئ الأجنبية الأحكام الخاصة للاتفاقيات الدولية والخاصة بهذا المجال ، والتي تكون الجزائر طرفا فيها.

هذا هو النطاق الزمني لقيام مسؤولية النّاقل عن الأضرار الجسمانية الذي لا يتحدد ولا يتعاصر مع بداية عقد النّقل البحري ، فهو كقاعدة عامة يبدأ مع بداية اتصال المسافر بالسّفينة ، كما أنّه لا يقتصر على فترة وجود المسافر على ظهر السّفينة ، بل يمتد ليشمل ما يلحق ذلك من عمليات ضرورية لإتمام عملية النّقل ، و التي نقصد بها عمليات الصعود والنزول من و إلى السّفينة ، كما يمتد في بعض الحالات ليشمل عمليات النّقل من الرّصيف إلى السّفينة أو العكس ، بشرط دخول ثمن هذا النّقل ضمن ثمن التذكرة أو يكون تحت إشراف النّاقل ويتم بوسائله ، أمّا خارج هذا النطاق فإنّ مسؤولية النّاقل تنطبق عليها القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية [275].

الفرع الثاني

النطاق الزمني لتحقق مسؤولية النّاقل البحري عن الأضرار التي تلحق أمتعة المسافر

يعد مجال سريان مسؤولية النّاقل البحري عن الأضرار اللّاحقة بالأمتعة أكثر اتساعا من مجال مسؤولية النّاقل عن الأضرار اللّاحقة بالمسافرين ، لأنّ هذا الأخير لا يستغرق فترة تنفيذ عقد النّقل بالكامل ، بل يتحدد بالمدة التي يتواجد فيها النّاقل على السفينة وعمليات الصعود والنزول كما سبق بيانه ، على عكس نقل الأمتعة الذي يستغرق فترة تنفيذ عقد النّقل حيث يبدأ في الغالب قبل صعود المسافر الى السفينة ويمتد الى ما بعد نزوله منها ، وهذا ما نصّت عليه الاتفاقيات الدولية والمشرع الجزائري ، الّا أنّها فرّقت بين مجال مسؤولية النّاقل عن الأمتعة المسجلة ، و مجال مسؤوليته عن الأمتعة الغير مسجلة.

[275] شريف أحمد الطباخ ، التعويض عن النّقل البري والبحري والجوي في ضوء القضاء والمعاهدات الدولية ، دار الفكر الجامعي ، الاسكندرية ، مصر ، 2005 ، ص 244.

أولا – نطاق المسؤولية عن الأمتعة المسجلة:

من المعلوم أنّ الأمتعة المسجّلة (أمتعة العنبر والسيارات) هي تلك الأمتعة التي تصاحب المسافر خلال رحلته وتكون تحت حراسة النّاقل الى أن يسلمها للمسافر في ميناء الوصول ، لذلك يرتبط مجال مسؤولية النّاقل عن الأضرار اللّاحقة بهذه الأمتعة بالمدة التي تكون فيها في حيازة النّاقل وتحت حراسته.

وقد حدد المشرّع الجزائري مجال مسؤولية النّاقل البحري عن الأضرار التي تلحق بهذه الأمتعة من خلال الفقرة _ب_ من المادة 823 ق ب ج ، التي جاءت مطابقة لنص المادة الأولى الفقرة(5) من اتفاقية بروكسيل لعام 1967 المتعلقة بالأمتعة[276] وهي نفسها الأحكام التي أخذت بها اتفاقية أثينا لعام 1974 وبرتوكولها المعدل في 2002 ، من خلال النّص على الفترة التي يفرض فيها التزام النّاقل بالحفاظ على الأمتعة المسجلة بالقول " يغطي عقد السفر الأوقات التالية : ... ب_ فيما يخص أمتعة العنبر والسيارات ، المدة الداخلة ما بين الوقت الذي سلمت فيه للنّاقل أو الى مندوبيه في البر أو على متن السفينة و الوقت الذي تم فيه ردها من النّاقل أو مندوبيه ."

يتضح من خلال هذا النّص أنّ هناك اعتبار رئيسي يحكم تحديد فترة النّقل البحري للأمتعة المسجلة ويضبط بداية ونهاية المجال الزمني الذي تتحقق فيه مسؤولية النّاقل عن الأضرار التي تلحق الأمتعة المسجلة هو: فكرة حراسة النّاقل لهذه الأمتعة ، دون اشتراط مزاولة هذه الحراسة في مجال الرّحلة البحرية ، اذ يمكن ان تمتد هذه الحراسة الى البر قبل بداية الرحلة البحرية وتمتد الى ما بعد نهاية الرحلة .

وعلى هذا النحو تبدأ فترة النّقل البحري للأمتعة المسجلة منذ لحظة استلامها من قبل النّاقل أو مندوبيه على متن السفينة أو في البر الذي يتمثل عادة في ميناء القيام وتمتد هذه الفترة الى عملية النّقل من الميناء الى السفينة ومدة تواجدها على متن

[276] Art 01/e CNV 1967 : «. transport comprend les périodes suivantes : ….b) en ce qui concerne les autres bagages. la période comprise entre le moment ou ils ont été pris en charge par le transporteur ou a son prépose, a terre ou a bord. Ou lesdits bagages ont été rendus par le transporteur ou son prépose »

السفينة ، كما تشمل فترة تفريغها في ميناء الوصول ونقلها بوسائل أخرى الى داخل الميناء الى غاية تسليمها للمسافر أو مندوبيه.

تأسيسا على ما تقدّم ، يسري النطاق الزمني لمسؤولية النّاقل البحري عن الأضرار التي تلحق الأمتعة المسجّلة بدءا من الوقت والمكان الذين سلمت فيها اليه حراستها بقصد نقلها كما تسري مسؤولية النّاقل خلال تواجد الأمتعة على متن السفينة وأثناء عمليات الشحن والتفريغ أو في ميناء الوصول مادام معيار الحراسة الذي يشترطه المشرع الجزائري والاتفاقيات الدولية متوافر.

ثانيا – نطاق مسؤولية النّاقل عن الأمتعة غير المسجلة:

الأمتعة غير المسجلة هي تلك الأغراض الخفيفة التي يحتفظ بها المسافر وتبقى في حيازته وتحت حراسته طيلة الرحلة البحرية .

وقد سلك كل من المشرّع الجزائري واتفاقية بروكسيل لعام 1967 الخاصة بالأمتعة واتفاقية أثينا لعام 1974 وبرتوكولها المعدل في 2002[277] المتعلقين بنقل المسافرين وأمتعتهم عن طريق البحر نفس الاتجاه في تحديدهم لمجال مسؤولية النّاقل البحري عن الأضرار التي تلحق هذا النّوع من الأمتعة ، فنصّت المادة 823 من ق ب ج على أن " يغطي عقد السفر الأوقات الآتية :

1– فيما يخص المسافر وأمتعة الحجرة خلال المدة التي يكون فيها المسافر على متن السّفينة أو خلال عمليات التحميل أو التفريغ وكذلك خلال المدّة التي يتم فيها نقل المسافر وأمتعته من الرصيف الى السفينة أو بالعكس ، اذا كانت أجرة هذا النّقل ضمن ثمن البطاقة أو اذا كانت السفينة المستعملة لهذا النّقل الملحق قد وضعت تحت تصرف المسافر من قبل النّاقل.

---

[277] Art 01/8 CNV Athen 1974 « transport comprend les périodes suivantes : en ce qui concerne le passage et ou ses bagages de cabine, la période pendant laquelle le passager et ses bagages de cabine se trouve à bord du navire ou en cours d'embarquement ou de débarquement. Et la période pendant laquelle ceux-ci sont transportes par eau du quai au navire ou vice-versa si le prix de ce transport est compris dans celui du billet ou si le bâtiment utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur, Toutefois, le transport ne comprend pas, en ce qui concerne le passager, la période pendant laquelle il se trouve dans une gare maritime, ou sur un quai ou autre installation portuaire. »

والوقت الذي يكون فيه المسافر في المحطة البحرية أو على الرصيف أو الأبنية الأخرى الخاصة بالميناء لا يدخل في النّقل الا بالنسبة لأمتعة الحجرة عندما تودع هذه الأمتعة تحت حراسة النّاقل "

من خلال نص هذه المادة يتضح أنّ مجال تحقق مسؤولية النّاقل البحري عن الأضرار التي تلحق الأمتعة غير المسجلة يعاصر ويتزامن مجال المسؤولية عن الأضرار الجسمانية للمسافر لأنّ الأصل في هذه الأمتعة أن تكون في حيازة المسافر وتحت حراسته طيلة الرحلة البحرية لذلك يشمل هذا المجال فترة وجود المسافر رفقة أمتعته على السفينة وأثناء عمليات الصعود والنزول ، أمّا الفترة التي يوجد فيها المسافر والأمتعة في المحطة البحرية أو على الرصيف أو الأبنية الأخرى الخاصة بالميناء فلا تتحقق فيها مسؤولية الناقل عن سلامة الأمتعة الشخصية الا اذا وضعت هذه الأمتعة تحت حراسة النّاقل.

وعلى هذا النّحو يتحدد مجال مسؤولية النّاقل البحري عن سلامة الأمتعة الغير مسجلة على أساس اعتبارين ، الاعتبار الأوّل يتمثل في وجود المسافر وأمتعته تحت وصاية النّاقل أمّا الاعتبار الثاني فيتمثل في وجود المسافر في مكان محفوف بمخاطر النّقل البحري يتحدد من لحظة صعود المسافر رفقة أمتعته الشخصية على متن السفينة ويمتد طيلة التواجد على متن السفينة ، الى غاية النزول منها في ميناء الوصول .

* * * * * *

وفي ختام هذا الباب يمكننا القول أنّه وبعد مراحل من التطور استقر التشريع والقضاء على أنّ مسؤولية الناقل البحري للمسافرين هي مسؤولية عقدية لا تقصيرية منشأها عقد النّقل المبرم بين الناقل والمسافر ، حيث تقوم هذه المسؤولية بمجرد اخلال النّاقل بالالتزامات المفروضة عليه ، والتي تتمثل أساسا في نقل المسافر وإيصاله سليما معافى الى الجهة المقصودة في الوقت الملائم ، بالإضافة الى الحفاظ على سلامة

أمتعته من التلف والضياع ، وهنا نشير الى أنّ المشرع الجزائري لم يتطرق من خلال القانون البحري الى التزام الناقل باحترام مواعيد النّقل.

أمّا فيما يخص الأساس القانوني لهذه المسؤولية ، فقد ذهبت الاتفاقيات الدولية بدء من اتفاقية بروكسيل لعام 1961 الى غاية اتفاقية أثينا لعام 1974 الى اقامة مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ الواجب الاثبات في الحالة التي يكون فيها الضّرر ناتج عن حوادث فردية ، وعلى أساس الخطأ المفترض في حالة كون الضرر ناتج عن حوادث جماعية (غرق ، جنوح ، إنفجار ، حريق ، تصادم) وهو نهج المشرع الجزائري.

على خلاف ذلك اعتمد برتوكول لندن 2002 المسؤولية المفترضة كأساس لمسؤولية الناقل البحري.

وقد ربط التشريع البحري قيام المسؤولية العقدية للناقل بتحقق مجموعة من الشروط تتمثل أساسا في : وجود عقد نقل صحيح تم بمقابل ، ووقوع الحادث الذي سبب الضرر كأصل عام خلال فترة تواجد المسافر على متن السفينة أو خلال صعوده ونزوله منها .

الباب الثاني

آثار مسؤولية النّاقل البحري للمسافرين

بعدما تطرقنا من خلال الباب الأوّل لهذه الرّسالة الى تقرير مسؤولية النّاقل البحري للمسافرين ، مستعرضين في ذلك أهم العناصر في هذا المجال ، متمثلة في تحديد الطبيعة القانونية لهذه المسؤولية وصورها ، بالإضافة الى بيان الأساس القانوني والنطاق الموضوعي والزمني لمسؤولية النّاقل البحري ، كان لزاما علينا أن نخصص الباب الثاني من هذه الرّسالة لتناول آثار هذه المسؤولية من خلال تناول اتفاقات الاعفاء من المسؤولية، بالاضافة الى تناول تحديد التعويض عن المسؤولية والتأمين عليها كسبيلين للتخفيف من مسؤولية الناقل البحري، ونختم هذا الباب بتناول دعوى مسؤولية الناقل البحري للمسافرين.

وعليه سيتم دراسة هذا الباب ضمن فصلين؛ نتناول في الفصل الأوّل الاعفاء من مسؤولية الناقل البحري والتخفيف فيها، وندرس في الفصل الثاني دعوى مسؤولية الناقل البحري للمسافرين .

الفصل الأوّل

الناقل البحري بين الاعفاء من المسؤولية والتخفيف فيها

بإمكان النّاقل البحري للمسافرين التحرر من مسؤوليته اتجاه المسافرين على الرّغم من توافر الشروط التي تحدثنا عنها في الباب الأوّل من هذه الرّسالة ، ويكون بذلك غير ملزم بتعويض الضّرر أو التعويض الكامل له ، بيد أنّ هذا لن يتأتى للنّاقل الّا من خلال توفر مجموعة من الوسائل.

فقد يلجأ النّاقلون الى ادراج شروط معفية في عقد النّقل ، من شأنها أن تعفي النّاقل كليا أو جزئيا من المسؤولية ، الّا أنّ ذلك ليس مطلقا لأنّ التشريعات البحرية الحديثة قد منعت ادراج مثل هذه الشروط و قصرتها على حالات معيّنة ، ولكنّها وفرّت للنّاقل مقابل هذا المنع بعض الإعفاءات القانونية التي يمكنه الاستفادة منها إذا تحققت حالات تضمنتها هذه التشريعات.

بالإضافة الى ذلك فقد استقرّ لدى كل الأنظمة القانونية الداخلية والاتفاقيات الدولية والفقه الدولي على تخفيف مسؤولية الناقل البحري ، من خلال عدم اخضاعه بعد انعقاد مسؤوليته لقاعدة التعويض الكامل ، فجعلوها لا تتعدى حدود معيّنة منصوص عليها قانونا وفق المبدأ الذي يعرف بمبدأ التحديد القانوني للمسؤولية الملقاة على عاتق النّاقل[278].

على ضوء ما تقدم نرى أنّ وسائل النّاقل في التحرر من المسؤولية تشمل الأحكام الخاصة بإعفائه من المسؤولية كليا أو جزئيا ، والأحكام التي تتعلق بالتخفيف من مبلغ التعويض في حالة انعقاد مسؤوليته ، أو ما يعرف بتحديد المسؤولية .

[278] ايمان فتحي حسن الجميل ، المرجع السابق ، ص 189.

على هذا نفصل دراسة هذا الفصل الى مبحثين؛ نبين في الأوّل وسائل الإعفاء من المسؤولية العقدية للنّاقل البحري للمسافرين ، ونحدد في الثاني وسائل التخفيف من مسؤولية الناقل البحري.

المبحث الأوّل

الإعفاء من مسؤولية النّاقل البحري

رغم أنّ التشريعات البحرية الحديثة أبطلت شروط الإعفاء من المسؤولية بعد أن كانت هذه الأخيرة مباحة استنادا الى القاعدة القانونية المعروفة " العقد شريعة المتعاقدين " ، الّا أنّها قرّرت جواز الاتفاق على عدم قيام مسؤولية النّاقل عن الأضرار التي تلحق المسافر في حالات معيّنة ، كما أنّها أقرّت بعض النصوص القانونية التي تسمح للنّاقل بالتحرر من المسؤولية في حالات أخرى(تتعلق بطبيعة الضرر وسببه) .

وعليه يمكننا القول أنّ النّاقل البحري يمكن أن يكون معفى من المسؤولية لأسباب قد تكون إمّا اتفاقية ترجع للاتفاق الحاصل بين النّاقل والمسافر (المطلب الأوّل) وإمّا قانونية نصّت عليها القوانين الوطنية أو الاتفاقيات الدولية (المطلب الثاني)

المطلب الأوّل

الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية

الشرط أو الاتفاق المعفي من المسؤولية العقدية هو بند يرد في العقد أو في اتفاق منفصل يعفي بموجبه الدائن مدينه مسبقا من المسؤولية التي قد تترتب في ذمة هذا الأخير إعفاء تاما أو جزئيا جراء عدم تنفيذ التزامه ، فلا تتحقق هذه المسؤولية بالاتفاق رغم تحققها بموجب القواعد العامة[279]. ولدراسة حكم هذه الاتفاقات المعفية من المسؤولية في مجال النّقل البحري للمسافرين ، رأينا استعراض حكم هذه الاتفاقات في القواعد العامة أولا (الفرع الأوّل) ، ثم استعراض حكمها في مجال النّقل البحري للمسافرين (الفرع الثاني) .

الفرع الأوّل

اتفاقات الإعفاء من المسؤولية في القواعد العامة

انّ الأصل هو حرية الأطراف المتعاقدة في تعديل بعض أحكام المسؤولية العقدية سواء بالتشديد أو التخفيف منها أو حتى الإعفاء منها مطلقا ، الا أنّ هذا الأصل ترد عليه بعض الاستثناءات التي حد فيها المشرّع من قدرة الارادة على تعديل قواعد المسؤولية العقدية.

[279] أحمد سليم فريز نصرة ، الشروط المعدلة للمسؤولية العقدية في القانون المدني المصري ، رسالة دكتوراه ، كلية الدراسات العليا ، جامعة النجاح الوطنية نابليس ، مصر ، 2006 ،ص 35.

أولا- مبدأ جواز الاتفاق على اعفاء المدين من المسؤولية :

اذا كانت اتفاقات الإعفاء من المسؤولية باطلة في المجال التقصيري فإنّها على العكس من ذلك تجوز في المجال التعاقدي كقاعدة عامة[280] ، كتقليص حجم التعويض أو جعله منحصرا في نوع معيّن من الأضرار دون الأضرار الأخرى ، أو قلب عبء الاثبات...

فشروط الإعفاء من المسؤولية في المجال التعاقدي هي شروط صحيحة من حيث المبدأ لأنّ الالتزام التعاقدي تم بإرادة المتعاقدين ولهم كامل الحريّة في تنظيم علاقاتهم القانونية كما يشاءون ، وأن يتفقوا على أنّ عدم تنفيذ المدين لالتزامه يستوجب جزاء معيّن يتمثل في تعويض الأضرار التي تترتب على عدم تنفيذ هذا الالتزام ، أو أن يتفقوا على أنّ عدم تنفيذ هذا الالتزام لا يؤدي إلى مساءلة المدين ، فالالتزام نشأ عن ارادة الأطراف وعلى ارادتهم أيضا يتوقف مصيره.

ويلاحظ أنّ اتفاقات الاعفاء من المسؤولية يحتج بها على ورثة المدعي في دعواهم باعتبارهم ورثة ، فإذا ما طالب الورثة أو الأقارب بتعويض الأضرار التي لحقت بهم شخصيا من الوفاة تسري في حقهم شروط الاعفاء من المسؤولية التي قبلها المسافر المتوفى[281].

---

[280] يذهب القضاء الفرنسي في جل أحكامه الى ابطال شروط الاعفاء من المسؤولية التقصيرية على أساس أن أحكام المواد من 1382 الى 1386 من القانون المدني الفرنسي هي أحكام آمرة لا يجوز الاتفاق على تعديلها.(تقابلها المواد من 1240 الى 1244 وفق تعديل 2016)

وهو نفس الاتجاه الذي سار فيه التشريع الجزائري ، اذ نص من خلال الفقرة الثالثة من المادة 178 ق م ج على بطلان كل شرط يرمي الى الإعفاء من المسؤولية التقصيرية " يبطل كل شرط يقضي بالإعفاء من المسؤولية الناجمة عن العمل الاجرامي"

[281] اما في حالة التنازل عن الاشتراط المقرر لمصلحتهم مقدما عند تحرير العقد فانّ مثل هذه الشروط لا تسري في حقهم وان كان هذا فرضا نظريا أكثر منه عمليا.

وقد ذهب المشرّع الجزائري من خلال القانون المدني ، وبالضبط من خلال المادة 178 منه الى اجازة الاتفاق على اعفاء المدين من أية مسؤولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدي. وفيما يتعلق بالخطأ الصادر من تابعي المدين فقد أجاز أيضا الاتفاق على اعفاء المدين من مسؤوليته عن عمل الأشخاص الذين يستخدمهم في تنفيذ التزامه حتى ولو كان عمل هؤلاء ينطوي على غش أو خطأ جسيم[282]

ثانيا-الاستثناءات الواردة على مبدأ جواز الاتفاق على اعفاء المدين من المسؤولية:

رغم أنّ المبدأ العام يقضي بجواز الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية العقدية في إطار مبدأ سلطان الإرادة الّا أنّ ذلك لا يكون بصفة مطلقة ، بل هناك قيود ترد على هذه الشروط تتعلق أساسا بالنظام العام و الآداب العامة[283] .

ويأتي في مقدمة هذه القيود الغش و الخطأ الجسيم اللّذان قد يصدران من المدين أثناء تنفيذ التزامه ، حيث نجد أنّ القضاء قد ساوى بين الخطأ العمدي (الغش) والخطأ الجسيم[284] والزم المدين في الحالتين بالتعويض الكامل حارما اياه من التمسك باتفاقات الاعفاء من المسؤولية ، وبذلك اقتصر أثر شروط الاعفاء من المسؤولية على الخطأ اليسير.

---

[282] المادة 178 ق م ج " يجوز الاتفاق على أن يتحمل المدين تبعة الحادث المفاجئ أو القوة القاهرة ، و كذلك يجوز الاتفاق على اعفاء المدين من أية مسؤولية ترتب عدم تنفيذ التزامه التعاقدي إلا ما ينشأ عن غشه أو خطئه الجسيم ، غير أنّه يجوز للمدين أن يشترط اعفاءه من المسؤولية الناجمة عن الغش أو الخطأ الجسيم الذي يقع من الأشخاص الذين يستخدمهم في تنفيذ التزامه... "

[283] عبدالقادر العرعاري ، مصادر الإلتزمات ، المسؤولية المدنية ، ط2 ، طبابان ، الرباط ، المغرب ، 2011 ص52.

[284] مازو ، دروس في القانون المدني ، رقم 635 . أنظر : ابراهيم الدسوقي ابو الليل ، المرجع السابق ص 281.

وفي ذلك قضت محكمة النّقض الفرنسية في حكم لها صدر بتاريخ 27 نوفمبر 1934 بأنّ الخطأ الجسيم التعاقدي أو التقصيري المساوي للغش يلزم مرتكبه بالتعويض الكامل دون أن يستطيع التخلص منه بواسطة شرط الإعفاء من المسؤولية[285]

لذلك يعد كل شرط يعفي المدين من المسؤولية العقدية في حالة الغش والخطأ الجسيم شرطا باطلا ، فالمدين لا يستطيع الاحتماء بشروط عدم المسؤولية اذا امتنع عمدا عن تنفيذ التزامه أو تأخّر في تنفيذه قصد الإضرار بالدائن وإلّا أصبح الالتزام إراديا يتوقف على إرادة المدين وحده وهو أمر يتنافى مع طبيعة الالتزام[286] .

وعليه فإنّ المدين يكون مسؤول مسؤولية كاملة دون إقامة أي وزن لشروط الإعفاء التي قد يتضمنها العقد ، و هذا ما ذهب اليه المشرع الجزائري من خلال المادة 178 ق م ج بالقول " ... وكذلك يجوز اعفاء المدين من أية مسؤولية ترتب عدم تنفيذ التزامه التعاقدي إلا ما ينشأ عن غشه أو خطئه الجسيم ..."

أمّا القيد الثاني فيتعلق بالالتزامات التي ترتبط بجسم الإنسان و حياته ، حيث يرى بعض الفقهاء اطلاق تطبيق مبدأ الإعفاء من المسؤولية التعاقدية باتفاق الطرفين ليشمل جميع الأضرار المادية و الجسمانية ، بينما يرى البعض الآخر ابطال شروط الاعفاء من المسؤولية عن الأضرار التي تصيب جسم الإنسان استنادا الى القاعدة التي تقرر أنّ الجسم الإنساني يخرج بطبيعته عن دائرة التعامل القانوني ، كما أنّ

---

[285] نقض مدني 27 نوفمبر 1934 قازيت دي باليه 1935 :

"La faute lourde assimilable au dol, oblige son auteur quelle soit contractuelle ou délictuelle à la réparation intégrale du préjudice, et sans qu'il puisse affranchir par une convention de non responsabilité "

[286] أحمد مفلح خوالده ، شروط الإعفاء من المسؤولية العقدية ، دراسة مقارنة ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الأردن 2011. ، غدير جميل ميرزا ، مدى مشروعية اتفاقات الاعفاء من المسؤولية العقدية ، رسالة ماجيستر ، جامعة آل البيت الأردن ، 2017 ، ص37.

بعض الشروط والاتفاقات المدرجة في عقود الاذعان قد تصل الى درجة التعسف ما يجعلها مخالفة للنظام العام[287] وبالتالي يمكن للقاضي ابطالها أو تعديلها وهذا ما نصّت عليه المادة 110 ق م ج بقولها " إذا تم العقد بطريق الإذعان ، وكان قد تضمن شروط تعسفية ، جاز للقاضي أن يعدل هذه الشروط أو أن يعفي الطرف المذعن منها وذلك وفقا لما تقضي به العدالة ويقع باطلا كل اتفاق على خلاف ذلك "

الفرع الثاني : بطلان اتفاقات الاعفاء من المسؤولية في مجال النّقل البحري للمسافرين

يذهب البعض ومنهم البروفيسور مارتين ريمون غويلود (Martine Rémond-Gouilloud) الى القول : " إنّ زيادة الالتزامات المفروضة على ناقل المسافرين قلصت بشكل متزايد من الإعفاءات الممنوحة للنّاقل " [288]

لدراسة حال اتفاقات الاعفاء من مسؤولية الناقل البحري للمسافرين ومدى صحة هذه المقولة سنقوم بتسليط الضوء على موقف الفقه من هذه الاتفاقات ، ثم نبيّن بعد ذلك الرأي الذي استقر عليه التشريع

أولا– موقف الفقه من اتفاقات الاعفاء من المسؤولية :

انقسم الفقه بين مؤيد ومعارض لإدراج شروط واتفاقات الإعفاء من المسؤولية ضمن عقد نقل المسافرين.

فذهب الرّأي الراجح في الفقه الفرنسي إلى بطلان مثل هذه الشروط استنادا الى أنّ الجسم الإنساني لا يصح أن يكون محلا للتعاقد كونه خارجا عن دائرة التعامل وبالتالي

---

[287] عبدالرزاق السنهوري ، المرجع السابق ، ص 250.

[288] M.Rémond-Gouilloud, *Le contrat de transport*, Dalloz, 1993, p 53 .

AVOINE Laetitia, Les clauses Limitatives ou exonératoires de responsabilité en droit de transport, Mémoire Master2, Faculté de Droit, d'Economie et de Gestion, Université « Les Tertiales » de Valenciennes , France, 2010, P 8.

تكون مثل هذه الشروط مخالفة للنظام العام[289] ، ثم أنّ إجازة مثل هذه الشروط يقضي على كل فاعلية للالتزام بالسلامة ، ويجعل المسئول لا يحتاط مما يجعل سلامة الأشخاص دائما عرضة للخطر.

في حين اعترض بعض الفقهاء على القول بعدم صحة اتفاقات الإعفاء من المسؤولية عن الأضرار الجسمانية ، على أساس أنّ اتفاق الإعفاء من المسؤولية عن الأضرار الجسمانية ليس اتفاقا على المساس بالإنسان ذاته أو المساس بكيانه أو حياته أو أنّه يعطي للمستفيد منه الحق في الحاق الضرر بالمدين ، بل هو يتراضى معه فقط على عدم المطالبة بالتعويض عن هذا الضرر اذا وقع بفعل غير عمدي ، وعلى ذلك فهذا الشرط لا يسمح للمسؤول أن يحدث بإرادته ضررا للشخص أو يتصرف في شخصه[290] .

كما أنّ القول بأنّ جسم الإنسان غير قابل للتعامل التجاري يقتضي ابطال عقد النّقل نفسه لأنّ محله الجسم الإنساني ، ويقتضي ابطال كافة العقود التي تتعلق بجسم الإنسان كعقود التأمين على الحياة مثلا ، فهم يرون أنّ المقصود من هذا الاتفاق المعفي هو مبلغ المال وما اذا كان يلزم به النّاقل أو لا .

لذلك كان القضاء الفرنسي قبل التدخل التشريعي والتنظيم الدولي في مجال نقل الأشخاص يميل الى اجازة اتفاقات الإعفاء من المسؤولية ، حيث ذهبت محكمة النقض الفرنسية الى اقرار شروط الإعفاء من المسؤولية في مجال النقل البحري

---

[289] جوسران، النّقل 1926 رقم 914 وبعده مقالة في دالوز 1932 _1_ تحت عنوان

La personne humaine dans le Commerce Juridique

أنظر : ابراهيم الدسوقي ابو الليل ، المرجع السابق ، ص 287.

[290] أعراب بلقاسم ، شروط الإعفاء من المسؤولية المدنية ، رسالة ماجستير ، جامعة الجزائر ، الجزائر ، 1984 ص 52.

للمسافرين ، و رتبت عليها كل أثرها المعفي من المسؤولية ، الّا في حالة اثبات الخطأ الجسيم[291].

ثانيا- ابطال التشريع لاتفاقات الإعفاء من مسؤولية النّاقل :

سنتناول تحت هذا العنوان موقف كل من الاتفاقيات الدولية ، وبالأخص اتفاقيتي بروكسيل لعامي 1961 و 1967 واتفاقية أثينا لعام 1974 ،من اتفاقات الاعفاء من المسؤولية ونختمها ببيان موقف المشرّع الجزائري من ذلك.

1- موقف الاتفاقيات الدولية من اتفاقات الاعفاء من المسؤولية :

خلافا لما تقتضيه القواعد العامة من جواز الاتفاق على اعفاء المدين من أية مسؤولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدي إعمالا لمبدأ سلطان الإرادة ما عدا في حالة مخالفة النظام العام وفي حالتي الغش أو الخطأ الجسيم أين تعد هذه الاتفاقات باطلة ، ذهبت الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية الى ابطال كل الشروط والاتفاقات التي تعفي النّاقل البحري كليا أو جزئيا من المسؤولية اتجاه المسافر ، حيث نصّت المادة التاسعة من اتفاقية بروكسيل لعام 1961 على بطلان وعدم فعالية كل شرط أو اتفاق تعاقدي تم ابرامه قبل الحادث المولد للضرر ويرمي الى إعفاء النّاقل من مسؤوليته تجاه المسافر أو ذوي حقوقه أو الى قلب الإثبات الذي يقع على النّاقل أو ينص على وجوب رفع النزاعات للتحكيم أو لمحكمة معيّنة ، بيد أنّ بطلان هذه الاشتراطات لا يترتب عليه إبطال عقد النّقل الذي يبقى خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية[292].

---

[291] ابراهيم الدسوقي ابو الليل ، المرجع السابق ، ص 290.

[292] **Art.09Convention du Bruxelles de 1961** « Toute stipulation contractuelle, conclue avant le fait générateur du dommage, tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité envers le passager ou ses ayant droit ou à établir une limite inférieure à celle fixée dans la présente convention , ou à renverser le fardeau de la preuve qui incombe au transporteur, ou qui prévoirait que les litiges doivent être soumis à l'arbitrage ou à un tribunal déterminé, est nulle et non avenue ; mais la nullité de ces stipulation n'entraine pas la nullité du contrat de transport, lequel demeure soumis aux disposition de la présent convention. »

كما نصّت المادة الثانية عشر من اتفاقية بروكسيل لعام 1967 المتعلقة بأمتعة المسافرين المنقولة بحرا على بطلان كل شرط أبرم قبل وقوع الضّرر يهدف الى إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق أمتعة المسافر[293]

وعلى نفس المنوال سارت اتفاقية أثينا لعام 1974 ، فنصّت هي الأخرى من خلال المادة الثامنة عشر(18) على أنّ أي شرط تعاقدي يبرم قبل وقوع الحادث الذي سبب الوفاة أو فقدان او تلف الأمتعة ويرمي الى إعفاء النّاقل من المسؤولية إزاء المسافر أو أي اتفاق من شأنه قلب عبء الإثبات الواقع على النّاقل يعد لاغيا و باطلا ، على أنّ هذا الشرط لا يعني بطلان عقد النّقل الذي يظل خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية [294] .

من خلال استعراضنا لما ذهبت اليه الاتفاقيات الدولية يتضح أنّ اتفاقات الاعفاء أو التخفيف من المسؤولية تكون باطلة اذا أبرمت بين النّاقل والمسافر قبل وقوع الحادث المسبب للضّرر سواء كان هذا الضرر مادي أو بدني ، وكان مضمونها احدى الحالات التالية[295] :

---

[293] **Art.12Convention du Bruxelles de 1966**«A l'exception de ce qui prévu à l'article 6 toute stipulation contractuelle, conclue avant le fait générateur de la perte ou du dommage, tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité envers le passager, ou à établir une limite inferieure à celle fixée dans la présent Convention, ou à renverser le fardeau de la preuve qui incombe au transporteur est nulle et non avenue ; mais la nullité du contrat de transport, lequel demeure soumis aux disposition de la présent Convention. »

[294] المادة 18 من اتفاقية أثينا لعام 1974 " أي شرط تعاقدي مبرم قبل وقوع الحادث الذي سبب وفاة الراكب أو اصابته الجسمانية أو في فقدان أو تلف أتعته ويرمي الى إعفاء الناقل من مسؤوليته إزاء المسافر أو وضع حد للمسؤولية أقل مما هو محدد في الاتفاقية ، باستثناء ما هو وارد في الفقرة 04 من المادة 08 وكذا أي اتفاق من شأنه قلب عبء الإثبات الواقع على الناقل ، أو من شأنه أن يكون له أثر تقييد الخيار المحدد في الفقرة 01 من المادة 17، يعد لاغيا وباطلا ، على أن بطلان هذا الشرط لا يعني بطلان عقد النقل الذي يظل خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية "

[295] سعيد يحي ، الوجيز في التجارة البحرية الدولية ، المكتب العربي الحديث ، الاسكندرية ، مصر ، 2007 ص82.

- إعفاء النّاقل من المسؤولية في حالة الوفاة أو الإصابات الجسمانية أو فقدان أو تلف الأمتعة.
- قلب عبء الإثبات الواقع على النّاقل
- حرمان المسافر من اختيار المحكمة التي تنظر الدعوى
- تحديد مبلغ التعويض بأقل ما هو مقرر في الاتفاقية
- قصر مدة تقادم دعوى التعويض.

غير أنّه اذا أبرمت هذه الاتفاقات أو الشروط المعفية من المسؤولية بعد وقوع الحادث المسبب للضّرر فإنّها تعد صحيحة ، وعلّة صحتها حينئذ هو فقدان النّاقل لمكنة فرض تلك الشروط مستغلا قوته الاقتصادية ، إذ يكون المسافر أو ورثته أو من يعولهم بعد وقوع الحادث في موقف قوة يمكنهم من رفض الشروط التي لا تحقق مصالحهم دون تردد أو خوف [296] ، و بذلك ينتفي السبب الذي أبطلت من أجله اتفاقات الإعفاء من المسؤولية المتمثل أساسا في حماية المسافرين من تعسف النّاقلين ، كما أنّها تكون صحيحة اذا شددت من مسؤولية النّاقل.

2- موقف المشرع الجزائري من اتفاقات الإعفاء المسؤولية :

عند تناول المشرّع الجزائري لمسؤولية النّاقل البحري للمسافرين لم يتعرّض الى حكم اتفاقات الإعفاء من المسؤولية ، بل اكتفى فقط بتحديد حالات هذه المسؤولية وتحديد الإعفاءات القانونية التي يمكن للنّاقل الدّفع بها حتى يتخلّص من مسؤوليته اتجاه المسافر[297] ، وإن كان نص المادة 825 ق ب ج الذي لا يجيز الاتفاق على أن

[296] محمود سمير الشرقاوي ، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، الطبعة الرابعة ، القاهرة ، مصر ، 1993 ص483 .

[297] على عكس القانون البحري ، نص المشرع الجزائري من خلال المادة 78 من القانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية على بطلان شروط الاعفاء من المسؤولية حيث جاء في نص المادة : " يعتبر باطلا كل اتفاق

يطبق في الجزائر القانون الذي يتضمن أحكاما أقل منفعة للمسافر من الأحكام الواردة في التقنين البحري ، يعد صورة أو قرينة على عدم جواز الشروط الاتفاقية التي تخفف من مسؤولية النّاقل أو تعفيه منها تماما ، في حين يجوز ادراج الاتفاقات التي تشدد من مسؤولية النّاقل[298].

امّا اذا رجعنا الى التقنين التجاري فإننا نجده قد تكلم بوضوح عن حكم الشروط والاتفاقات التي يدرجها ناقل المسافرين بغرض إعفائه من المسؤولية عن الأضرار المادية و الجسمانية التي يتعرّض لها المسافر ، أين اعتبر كل شرط أو اتفاق يهدف الى اعفاء النّاقل من المسؤولية كليا أو جزئيا عن الأضرار الجسمانية التي يتعرّض لها المسافرين أثناء تنفيذ عملية النّقل باطل بطلانا مطلقا[299] .

غير أنّ هذا الأخير ذهب الى اعتبار الشروط والاتفاقات المعفية من المسؤولية عن الأضرار الغير بدنية الحاصلة للمسافرين كالتأخير أو تلف أو فقدان الأمتعة صحيحة في حدود الأخطاء اليسيرة[300] (وهذا مخالف لما جاءت به الاتفاقات الدولية في مجال النقل البحري ، اذ اعتبرت هذه الاعفاءات باطلة في كل الحالات، ومخالف للمادة 825 ق ب ج)

بناء على ذلك يمكننا القول أنّ ما جاء به القانون التجاري يعد غير كاف لتوضيح الرؤية من موقف المشرّع الجزائري من الاتفاقات والشروط التي تعفي أو تخفف من

يرمي الى إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو وضع حد أدنى من الحد الذي قرره القانون ، و بطلان الاتفاق لا يؤدي إلى بطلان العقد الذي يظل خاضعا لأحكام هذا القانون "

[298] المادة 825 ق ب ج " يخضع عقد نقل المسافرين و أمتعتهم في المجال الدولي ، لقانون راية السفينة ، الا اذا اتفق الأطراف على خلاف ذلك بيد أنه لا يطبق في الجزائر القانون الذي يتضمن أحكاما أقل منفعة للمسافر من أحكام هذا الباب.

[299] المادة 65 من القانون التجاري الجزائري .

[300] المادة 66 من القانون التجاري .

مسؤولية النّاقل البحري ، فبالإضافة الى تعارض التقنين التجاري مع ما جاءت به الاتفاقيات الدولية في مجال النقل البحري بخصوص الاعفاء من الاضرار المادية تبقى هناك أسئلة عالقة تتعلق بموقف المشرّع الجزائري من هذه الاتفاقات التي تبرم بعد وقوع الضرر ؟.

لذلك فإنّنا نحث المشرع الجزائري على تدارك هذا النّقص من خلال ادراج مواد صريحة في التقنين البحري اقتداء بالاتفاقيات الدولية السابق ذكرها والكثير من التشريعات الوطنية[301] يبيّن فيها موقفه من الاتفاقات والشروط التي تعفي النّاقل من المسؤولية اتجاه المسافرين. وهذا رغم قناعتنا أنّ المشرّع الجزائري لا يجيز مثل هذه الاتفاقات والشروط قبل وقوع الضرر ويجيزها بعد وقوعه اقتداء باتفاقية بروكسيل لعام 1961 التي أخذ عنها معظم أحكام مسؤولية النّاقل البحري[302] ، وهذا في ظل غياب سوابق قضائية في هذا الشأن.

وفي الأخير يمكننا القول ان سبب ابطال الاتفاقيات الدولية لاتفاقات الإعفاء من المسؤولية التي ترمي الى تعديل أحكام المسؤولية الناشئة عن إخلال النّاقل بالتزاماته التعاقدية اتجاه المسافر ترجع الى عدّة أمور نذكر منها : الحجج التي ساقها الفقه حول عدم جواز الاتفاق على الاعفاء من المسؤولية اذا كان محل الالتزام جسم الانسان وحياته ، كما ترجع أيضا الى حرص التشريع على اقامة التوازن بين مصلحة النّاقل ومصلحة المسافر على اعتبار أنّ النّاقل قد استفاد من بعض الامتيازات التي منحته ايّاها القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية بشكل خاص ، إذ جعلت التزامه اتجاه المسافرين مجرد التزام ببذل عناية يتيح له التخلص من المسؤولية بمجرد إثبات اتخاذه

---

[301] نصت المادة 260 من قانون التجارة البحرية المصري على بطلان كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر و يكون موضوعه الاعفاء من المسؤولية أو تحديدها بأقل من الحد الأقصى أو تعديل عبء الإثبات أو النزول لناقل عن الحقوق النّاشئة عن التأمين على شخص المسافر.

[302] خصوصا أنّ المادة الأولى من العقود النموذجية للشركة الجزائرية للنقل البحري تنص على خضوع هذه العقود لأحكام اتفاقية بروكسيل لعام1961.

للإجراءات اللّازمة ، وعدم خطئه أو اهماله هو أو مندوبيه خلال القيام بأعمالهم لذلك من غير المنطق منحه مزيدا من الامتيازات وإجازة إدراجه للشروط والاتفاقات المعفية فيصبح بذلك قيام مسؤولية النّاقل أمرا نادر الحدوث ، وينتفي بذلك الهدف الرئيسي من تنظيم مسؤولية النّاقل البحري للمسافرين الا وهو اقامة التوازن بين مصلحة النّاقل والمسافر ، مع أولوية المحافظة على حياة المسافرين .

المطلب الثاني

الوسائل القانونية للنّاقل البحري في التحرر من المسؤولية

رأينا من خلال الباب الأوّل لهذه الدراسة كيف اقتدى المشرّع الجزائري باتفاقية بروكسيل لعام 1961 واتفاقية بروكسيل لعام 1967 المتعلقة بالأمتعة ، وذهب الى اعتبار الخطأ المفترض كأساس لمسؤولية النّاقل البحري للمسافرين ، وهو افتراض بسيط يمكن دفعه بإثبات العكس ، بل إنّه يقع على عاتق المسافر في غالبية الحالات إثبات خطأ النّاقل أو إهماله حتى يتمكن من مسائلته ، إذ أنّ المسؤولية القائمة على أساس الخطأ المفترض يتحدد نطاقها بالحوادث الجماعية فقط ، دون الحوادث الفردية وهو الاتجاه الذي سارت عليه اتفاقية أثينا لعام 1974 ، وفي كل الأحوال يستطيع النّاقل دفع هذه المسؤولية من خلال اثبات عدم خطئه واهماله هو أو تابعيه (الفرع الأوّل) ، أو اثبات خطأ المسافر كما نصّت الاتفاقية وهنا يطرح التساؤل عن كيفية اثبات النّاقل لعدم خطئه أو اهماله ؟ هل يكتفي بنفي الخطأ أم هو ملزم ببيان الحادث المسبب للضرر(القوة قاهرة أو خطأ المسافر..) واثبات عدم تسببه في هذا الحادث (الفرع الثاني).

الفرع الأوّل

اثبات انتفاء خطأ الناقل وإهماله سبيل لدفع المسؤولية

يعتبر اثبات النّاقل البحري لعدم خطئه أو اهماله هو أو تابعيه من أهم الدفوع التي يستعملها للتخلّص من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق المسافرين ، وهذا وفق ما نصّت عليه اتفاقية بروكسيل لعام 1961 من خلال المادة الثالثة و الرابعة [303]، و نصّ عليه القانون البحري الجزائري من خلال المواد 841 و 842 و 843 السالف ذكرها ويعتبر هذا الدفع مطابق لما ذهبت اليه اتفاقية وارسو المتعلقة بالنّقل الجوي للمسافرين التي اعتبرت هي الأخرى التزام الناقل الجوي مجرد التزام ببذل عناية أساس المسؤولية فيه الخطأ المفترض وفي ظل تناول فقهاء النّقل الجوي لهذا الدفع بشيء من التفصيل سنحاول مطابقة التفسيرات الواردة فيه على النّقل البحري للمسافرين.

إنّ اثبات النّاقل لانتفاء خطئه أو إهماله يعد واقعة سلبية يتعذر اثباتها في الكثير من الأحيان ، لذلك يلجأ النّاقل الى إثبات واقعة ايجابية يؤخذ منها ثبوت هذه الواقعة السلبية وهي اثبات اتخاذه وتابعيه الإجراءات اللّازمة لتفادي وقوع الحادث المسبب للضرر [304] وهذا يقودنا الى التساؤل عن طبيعة هذه "الإجراءات اللّازمة" التي تقع على النّاقل ، خصوصا أنّ الاتفاقيات الدولية و القوانين الوطنية لم تبين ذلك ؟

---

[303] و نصت عليها اتفاقية بروكسيل لعام 1967 المتعلقة بالأمتعة من خلال المادة الرابعة ، كما نصت عليها اتفاقية أثينا لعام 1974 من خلال المادة الثانية والثالثة (سبق ذكر المواد).

[304] جميل الشرقاوي ، الإثبات في المواد المدنية ، دار النهضة العربية ، مصر ، 1976 ، ص 15 .

أنظر : دلال يزيد ، المرجع السابق ، ص 186.

أولا – اثبات الناقل لعدم خطئه أو اهماله بناء على التفسير الموسع لعبارة "اتخاذ الاجراءات اللازمة"

اختلف الفقه في تفسير عبارة " اتخاذ الإجراءات اللّازمة " ، فجاء الرأي الأوّل وفسّرها تفسيرا موسع[305] على أنّها اتخاذ للتدابير المعقولة التي تقاس بالمعيار الموضوعي المعروف بمعيار النّاقل الحريص أو رب الأسرة الحريص الذي يوجد في نفس ظروف النّاقل المسئول وهذا راجع الى كون اتفاقية بروكسيل لعام 1961 والمشرّع الجزائري لم يحمّلا النّاقل البحري الّا التزاما ببذل عناية ، فالنّاقل غير ملزم بإثبات سبب الحادث الذي أدّى إلى وقوع الضرر وأنّ هذا السبب لا يرجع الى خطئه بل هو ملزم فقط بإقامة الدليل على انتفاء الخطأ وذلك من خلال إثبات اتخاذه للتدابير اللّازمة للحفاظ على سلامة المسافر سواء قبل بداية الرحلة البحرية أو أثنائها[306] فعليه مثلا أن يثبت أنّ السفينة كانت صالحة للملاحة ومزودة بشكل مناسب بالتسليح والتجهيز ، وأنّ طاقمها والربان مؤهلين وفق المعاهدات والاتفاقيات وأنّها لم تقم بالإبحار الا بعد الاستيثاق من حالة البحر ومدى شدّة اضطرابه وأنّ ذلك لا يشكل خطرا على الملاحة البحرية ، واثبات استمرار قيام طاقم السفينة باتخاذ جميع الاحتياطات أثناء القيام بهامهم خلال فترة النّقل[307] .

---

[305] ذهب الى هذا الرأي كل من : روديير (rodiere) ، ريبار (RIpert) ، لاكومب (Lacombe) ، و غيرهم .

أنظر : علي البارودي ، محمد فريد العريني ، القانون البحري والجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، لبنلن 2001 ، ص 622.

[306] وهيبة بن ناصر ، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي ، في القانون الجزائري ، دار الجامعة الجديدة الاسكندرية ، مصر ، 2014 ، ص 231.

[307] من خلال المادة 841 ق ب ج التي نصّت على أن يتخذ النّاقل الإجراءات اللازمة لتأمين سلامة الركاب من خلال توفير سفينة صالحة للملاحة و... ، فإنّ النّاقل لا يسأل عن الأضرار التي تلحق المسافر وتكون ناتجة عن عدم صلاحية السفينة إلا إذا كان عدم الصلاحية عائد الى عدم بذل النّاقل الهمة الكافية لجعل السفينة في حالة

ومن تطبيقات ذلك في القضاء الفرنسي ما ذهب اليه مجلس قضاء باريس حين نفى مسؤولية النّاقل اتجاه المسافر الذي أصيب نتيجة انزلاقه على سطح السفينة التي تم غسلها حديثا ، لانتفاء خطأ عامل النّاقل بمجرد اثبات اتخاذه الاحتياطات اللّازمة من خلال وضعه لافتات تحذيرية في أماكن مختلفة من السفينة [308].

تبعا لذلك اذا كان سبب الحادث مجهولا ، فإنّ المسؤولية وفق هذه النظرية لا تلقى تلقائيا على عاتق النّاقل البحري طالما أقام الدليل على أنّه تصرّف لحظة وقوع الحادث كما يتصرف النّاقل الحريص.

هذا ونشير الى أنّ المشرع الجزائري لم يعفي النّاقل من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية لمندوبيه الّا في الحالة التي يسببون فيها بأخطائهم أضرار بأمتعة العنبر والمركبات[309]

ثانيا- اثبات النّاقل لعدم خطئه أو اهماله بناء على التفسير الضيق لعبارة

" اتخاذ الاجراءات اللازمة"

أمّا الرأي الثاني وان كان لا يختلف مع الرّأي الأوّل من حيث المعنى المقصود من عبارة " اتخاذ الإجراءات اللازمة " الّا أنّه فسّرها تفسيرا ضيقا ، اذ لم يكتفي أصحاب هذا الرّأي بالدليل الإيجابي على تخلف الخطأ ، بل ذهبوا الى ضرورة قيام النّاقل بإثبات السبب الذي أدّى الى وقوع الحادث المسبب للضرر ، و اثبات عدم رجوع هذا

صالحة للملاحة أو ضمان تجهيزها أو تطقيمها أو تموينها على وجه مرضي ، فالتزام الناقل هنا مجرد التزام ببذل عناية ، وهذا ما ذهب اليه المشرع الجزائري أيضا في مجال نقل البضائع من خلال نص المادة 770 ق ب ج

[308] Cour d'appel Paris, 28 juin 1995 : Juris Data n°1995-022887

[309] المادة 844 ق ب ج .

على عكس نقل المسافرين أعفى المشرع الجزائري من خلال نص المادة 802 ق ب ج النّاقل من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية لمندوبيه عندما يتعلق الأمر بنقل البضائع.

السبب الى خطئه ، فإذا توفر هذين الشرطين انتفت مسؤولية النّاقل[310]

ونحن نرى استبعاد الأخذ بمفهوم هذه النظرية كونه لا يتطابق مع مضمون المادة الرابعة من اتفاقية بروكسيل 1961 ، ومضمون المواد السالف ذكرها من القانون البحري الجزائري التي ذهبت الى انتفاء مسؤولية النّاقل البحري بمجرد اثبات عدم خطئه أو اهماله في حين يذهب أصحاب هذا الرّأي الى تحميل النّاقل المسؤولية في كافة الحالات التي يظل فيها السبب الذي أدى الى وقوع الحادث مجهولا ، وفي هذا قسوة على النّاقلين البحريين يتناقض مع هدف التشريع البحري ، وهوه اقامة التوازن بين مصالح النّاقلين ومصالح المسافرين.

ومع ذلك فإنّ اثبات النّاقل البحري لأجنبية السبب الذي أدّى لوقوع الحادث المسبب للضّرر قد يسهل من اثبات انتفاء خطئه ، ومن دفعه للمسؤولية في الكثير من الأحيان ويجعل موقفه أكثر قوّة ، ويتمثل السبب الأجنبي عادة في القوة القاهرة ، وخطأ الغير وخطأ المسافر المضرور نفسه ، وهو ما سنفصل فيه أكثر في الفرع الثاني من هذه الدراسة.

[310] علي البارودي ، محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص 624.

الفرع الثاني

السبب الأجنبي سبيل لدفع مسؤولية النّاقل البحري

إذا كانت مسؤولية الناقل قائمة على أساس الخطأ المفترض ، وتنتفي بمجرد اثبات الناقل لعدم خطئه أو اهماله هو أو تابعيه ، فمن باب أولى عدم مسؤوليته عن الأضرار الناشئة بسبب أجنبي لا يد له فيه ، وهذا ما تؤكده أيضا المادة 842 من ق ب ج من خلال نصها على ضرورة ارتباط الحادث المسبب للضرر بالملاحة أو استغلال السفينة[311] حتى تقوم مسؤولية النّاقل ، ويتمثل السبب الأجنبي عادة في القوة القاهرة والحادث الفجائي ، أو فعل الغير أو فعل المسافر المضرور

أولا- القوة القاهرة والحادث الفجائي :

تعد القوة القاهرة سببا عاما من أسباب دفع المسؤولية [312] ، وقد نصّت المادة 127 ق م ج على ذلك بالقول " إذا أثبت الشخص أنّ الضّرر قد نشأ عن سبب لا يد

---

[311] وبذلك يكون المشرّع الجزائري قد أخذ بالتعريف الضيق لمعنى الحادث الذي ربط بين الحادث وبين ما ينجم عن الاستغلال البحري. في حين نجد أن الفقه والقضاء الحديث ذهب الى الأخذ بالمعنى الواسع لمعنى الحادث ،ففي حكم لها قضت محكمت استئناف باريس ب " إنّ لفظ الحادث يجب أن ينصرف الى كل ما يخل بالسير المعتاد للرحلة ...كما هو الحال في التحويل الإجرامي للطائرة "

أنظر : محمد عبد الحفيظ عبدالرحمان ، مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الركاب ، مجلة العلوم القانونية والسياسية ع2 ، الأردن ، 2019 ، ص237 .

[312] ثار خلاف بين الفقه الفرنسي حول الحاق الحادث الفجائي بالقوة القاهرة ، فهناك من يرى أنّ كلا التعبيرين له مدلول خاص ، في حين يرى اتجاه آخر أنّ كلاهما له معنى و مدلول واحد ، وقد زعم أصحاب الاتجاه الأوّل أنّ القوة القاهرة يتعيّن أن تكون حدثا خارجيا ليست له أ علاقة بنشاط النّقل كالزلازل والصواعق والعواصف ، في حين ينشأ الحدث المفاجئ عن أمر داخلي ينبعث من نشاط الناقل دون أن يكون لهذا الأخير دخل في وقوعه كحدوث ثقب في هيكل السفينة دون خطأ من الناقل أو تابعيه ، ورتبوا على ذلك أنّ النّاقل يعفى من المسؤولية إذا كان السبب هو القوة القاهرة ، في حين يسأل عن الحادث الفجائي اعتبارا لأنّه من المخاطر العادية للاستغلال.

الاّ أنّ أغلب الفقه الفرنسي ذهب الى ضرورة عدم التفرقة بين القوة القاهرة والحادث الفجائي ، كما ذهب الى ذلك الأستاذ عبدالرزاق السنهوري ، المرجع السابق ، ص 586. والأستاذ محمد زهدور ، المسؤولية عن فعل

له فيه كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة ،... كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ، ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك "[313] ، كما نصّت المادة 63 ق ت ج على أنّه " يجوز إعفاء الناقل من المسؤولية الكلية أو الجزئية من أجل عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال بها أو التأخير فيها بشرط أن يثبت أن ذلك ناشئ عن قوة قاهرة أو ..." . إلّا أنّه لم يرد في اتفاقية بروكسيل لعام 1961 واتفاقية بروكسيل لعام 1967 ولا في التشريع البحري الجزائري الذي أخذ عنهما معظم أحكام مسؤولية الناقل البحري إشارة صريحة للقوة القاهرة كوسيلة من وسائل دفع المسؤولية ، ومع ذلك فإنّ اتفاقهم على تحرر النّاقل من المسؤولية بإثبات عدم خطئه أو اهماله يعد قرينة على انتفاء مسؤولية النّاقل في حالة اثبات القوة القاهرة . على خلاف ذلك نصّت المادة الثالثة من اتفاقية أثينا المعدّلة ببرتوكول 2002 صراحة على أنّ النّاقل لا يمكنه التحرر من المسؤولية في حالة ما إذا كان الضّرر (وفاة أو اصابة جسمانية) الذي تعرّض له الراكب في نفس الحادث (حادث بحري) لا يتجاوز 250000 وحدة حسابية الّا إذا أثبت أنّ الحادث نتج عن :

عمل حربي ، الأعمال العدوانية ، الحرب الأهلية ، التمرد أو ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي لا مفر منه ولا يمكن مقاومته ، وهذه الحالات هي عبارة عن تطبيقات للقوة القاهرة.

1- تعريف القوة القاهرة و شروطها :

تناول المشرع الجزائري الى القوة القاهرة في العديد من النصوص القانونية كما رأينا من قبل الّا أنّه لم يضع تعريف عاما لها ، وهو الاتجاه الذي سلكته معظم التشريعات

الأشياء غير الحية و مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري الطبعة الأولى ، دار الحداثة للنشر والطبع و التوزيع ، الجزائر ، 1990 ، ص 233.

[313] تقابلها المادة 1148 من ق م ف ، و المادة 156 من القانون المدني المصري.

المقارنة التي ذهبت الى محاولة تبيان عناصر القوة القاهرة واستخلاص آثارها دون تحديد ماهيتها.

بالرجوع الى الفقه نجده وضع عدّ تعريفات للقوة القاهرة ، حيث عرّفها الفقيه الروماني ايبان"Upeine" بأنّها كل ما لم يكن في وسع الإدراك الآدمي أن يتوقعه ، وإذا أمكن توقعه ، فإنّه لايمكن مقاومته[314] ، كما يرى الأستاذ مازو بأنّها " واقعة غير ممكنة التوقع و الدفع والتي تمنع شخصا ما من تنفيذ التزامه " [315] .

أمّا العلامة عبد الرزاق السنهوري فيرى أنّ القوة القاهرة حادث غير ممكن التوقع فإن أمكن توقع الحادث حتى ولو استحال دفعه لم يكن قوة قاهرة ، ويجب أن يكون الحادث غير مستطاع التوقع من جانب المدعي عليه فحسب ، بل من جانب أشد النّاس يقظة وتبصرا بالأمور[316] .

ولقد انتهى الفقه والقضاء الى القول أنّ القوة القاهرة هي كل حادث خارجي عن الشيء لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه ، إذ يجب أن تكون القوة القاهرة غير ممكنة التوقع ويستحيل دفعها ، فإذا أمكن توقع الحادث حتى ولو استحال دفعه لم يكن قوة قاهرة ، كما يجب أن تكون القوة القاهرة مستحيلة الدفع ، فإذا أمكن دفع الحادث حتى لو استحال توقعه ، لم يكن قوة قاهرة ، كذلك يجب أن يكون الحادث من شأنه أن يجعل تفادي الضرر مستحيلا.

---

[314] حسين عامر ، المسؤولية المدنية ، دار المعارف ، الطبعة الثانية ، القاهرة ، 1979 ، ص391.

[315] إياد عبدالجبار ملوكي ، المرجع السابق ، ص 216 .

[316] عبدالرزاق السنهوري ، المرجع السابق ، ص .

2- صور القوة القاهرة في مجال النقل البحري :

قد تتجلى القوة القاهرة في مجال النّقل البحري في شكل حوادث مرتبطة بعوامل طبيعية كما قد تكون ناتجة عن تدخل بشري لا يد للنّاقل فيه.

أ- الحالات المرتبطات بالعوامل الطبيعية :

تشمل القوة القاهرة في مجال النّقل البحري عادة المخاطر والحوادث المرتبطة بالبحر ومثال هذه المخاطر : العواصف البحرية الشديدة ، وهياج البحر هياجا غير عادي والضباب[317] ولكي تكون هذه المخاطر سببا لإعفاء النّاقل من المسؤولية يجب أن تحمل طابعا استثنائيا غير عادي وغير متوقع ، لأنّ السفينة يجب أن تكون قادرة على مواجهة التغيّرات الجوية العادية والمتوقعة.

كما يشترط لإعفاء النّاقل من المسؤولية بسبب مخاطر البحر أن تكون هي السبب الوحيد في وقوع الضرر[318]

ومع ذلك فإنّ تطوّر علم الأرصاد الجوية والقدرة على التنبؤ بالعواصف أثار عدةّ تساؤلات حول مدى اعتبار التقلبات الجوّية من قبيل القوة القاهرة ، لانتفاء شرط عدم امكانـية التوقـع التوقع[319] وهذا ما يجـعل المهمة تقع على عاتـق القضـاء للتمييز بين

---

[317] نقض مدني مصري جلسة 1966/05/17 ، أحكام النّقض ، س 17 ، ص 1129 ، قضى بأنّ مخاطر البحر إذا بلغت من الشدّة مدى يجعلها غير متوقعة الحدوث ، أو غير مستطاع دفعها ، فإنّها تعد من قبيل القوة القاهرة التي تصلح سببا قانونيا للإعفاء . أنظر: إيمان فتحي حسن الجميل الأحكام الإجرائية و الموضوعية في مادة نقل المسافرين ، دار الكتب و الوثائق القومية ، الإسكندرية ، 2017 ، ص 33.

[318] دمانة محمد ، ، دفع المسؤولية المدنية للناقل ، رسالة دكتوراه في القانون الخاص ، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، 2010 ، ص 34.

[319] يرى د. هاني دويدار في كتاب الموجز في القانون البحري أنّ سوء الأحوال الجوية لا يعد بحسب الأصل من مخاطر البحر مادام الربان قد علم بها أو احتمال نشوئها قبل بدء الرحلة البحرية ، أمّا الأحوال الجوية الاستثنائية و غير المتوقعة فهي التي تدخل في مفهوم مخاطر البحر. هاني محمد دويدار ، موجز القانون البحري ، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع ، بيروت ، لبنان ، 1997 ، ص 281.

المخاطـر المألوفـة والمتوقعة التي لا تعفي النّاقل من المسؤولية ، والمخاطر الاستثنائية التي يتوافر فيها عنصر القوة القاهرة ، حيث ترى محكمة النقض المصرية أنّه " اذا بلغت مخاطر البحر من الشدّة مدى يجعلها غير متوقعة الحدوث أو غير مستطاع دفعها فإنّها تعد من قبيل القوة القاهرة التي تصلح سببا قانونيا للإعفاء "[320] .

كما قضت المحكمة العليا الجزائرية في قرار لها بأنّ " العوامل الطبيعية هي من الأمور المتوقعة أثناء الرحلة البحرية ، فلا حق للناقل البحري في التمسك بها لإعفائه من المسؤولية على سلامة البضاعة المنقولة " ، وهو القرار الذي يمكن اسقاطه على المسافرين كون مسؤولية النّاقل في هذ الحالة تكون أشد [321].

ب- الحالات المرتبطة بالعوامل البشرية :

لم تنص اتفاقية بروكسيل لعام 1961 ولا اتفاقية أثينا 1974 وكذلك المشرّع الجزائري على حالات الإعفاء من المسؤولية المرتبطة بالعوامل البشرية ، الّا أنّه يمكن تفسير كل حالة غير ممكنة التوقع ومستحيلة الدفع تسبب فيها البشر على أنّها من قبيل القوة القاهرة.

على العكس من ذلك نصّت الفقرة الأولى من المادة الثالثة من اتفاقية أثينا المعدّلة ببرتوكول 2002 صراحة على تطبيقات القوة القاهرة المرتبطة بالعوامل البشرية على سبيل الحصر متمثلة في: أعمال الحرب ، الأعمال العدوانية ، الحرب الأهلية والتمرد.

وذهبت محكمة الاستئناف العليا بالكويت الى القول " إنّ رداءة الطقس لا تعد في ذاتها من قبيل القوة القاهرة و إنما هي من الوسائل المتوقعة عادة في الرحلات البحرية بحيث يمكن تفاديها " ، الحكم صادر في 14 نوفمبر 1967 و منشور بمجلة القضاء و القانون ، السنة الأولى ، العدد الثاني. أشار اليه: دمانة محمد ، المرجع السابق ، ص35.

[320] مجموعة أحكام محكمة النقض ، العدد الثاث ، 1966 ، ص 1129 . أنظر : لطيف جبر كوماني مسؤولية الناقل البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، الأردن ، 2001 ، ص123.

[321] قرار رقم 694544 ، الصادر بتاريخ 02/03/ 2011 عن الغرفة التجارية والبحرية المحكمة العليا ، المجلة قضائية ع1 ، 2013 ، ص 190.

وعليه يمكن ان نستخلص مما تقدم أنّ النصوص التشريعية ورغم اعترافها بإمكانية تحرر الناقل من المسؤولية إذا كان الضرر ناتج عن قوة قاهرة أو حادث فجائي ، إلّا أنّ الاجتهاد القضائي تشدد في مواجهة الناقل ، حيث أحاط هذا الدفع بمجموعة من الشروط يصعب معها تمسك الناقل به.

ثانيا – خطأ الغير كسبب للإعفاء من المسؤولية:

قد يكون الضّرر الذي لحق بالمسافر نتيجة فعل شخص أجنبي ، كحدوث تصادم بين سفينة النّاقل وسفينة أخرى نتيجة خطأ ربان هذه السفينة ، أو قيام قراصنة باحتجاز السفينة أو نتيجة دفعه من قبل مسافر آخر في السفينة ، فهل يجوز للنّاقل نفي مسؤوليته استنادا لفعل الغير الذي أحدث ضررا للمسافر ؟

قضت القواعد العامة للمسؤولية المدنية على عدم مسؤولية الشخص الّا عن أفعاله الشخصية ، وبالتالي فهو غير مسئول عن فعل غيره ، لذلك يمكن للنّاقل الاستناد الى فعل الغير الذي تسبب في الحادث للإعفاء من المسؤولية التي تثقله باعتبار أنّ هذا الفعل سبب أجنبي عنه[322] ، ولا يسأل النّاقل الّا بناء على نص قانوني أو اتفاقي.

الّا أنّ أغلب الفقهاء ذهب الى القول أنّ خطأ الغير لا يكون سببا معفيا لمسؤولية النّاقل الّا اذا توافرت فيه خصائص القوة القاهرة[323] ، فيجب أن يتصف خطأ الغير

---

[322] ايمان فتحي حسن الجميل ، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص ، المرجع السابق ، ص 207.

[323] هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص280.

لم يشر المشرع الجزائري الى وجوب توفر عنصري القوة القاهرة في المادة 176 من ق م ج ، لكن بالرجوع الى المادة 138 فقرة 2 من ق م ج نجدها نصّت على اعفاء المسئول اذا أثبت أنّ الضرر حدث بسبب لم يكن توقعه مثل عمل الضحية أو عمل الغير ، أمّا التشريعين التجاري و البحري فلم يشر الى خطأ الغير أصلا.

يرى الأستاذ رودبير " أنّ الفقه كثيرا ما يخلط بين فعل الغير باعتباره سببا أجنبيا مستقلا عن القوة القاهرة ، و بين هذه الأخيرة ويرجع سبب هذا الخلط الى كون كلا الحالتين يشترط أن تكون الواقعة المكونة للقوة القاهرة ، أو فعل الغير غير ممكنة التوقع و الدفع " أنظر : ابراهيم الدسوقي أبو الليل ، المرجع السابق ، ص 213.

بعدم إمكان التوقع واستحالة الدفع فضلا عن رجوع الحادث إليه وحده[324] ، وهذا ما أخذت به محكمة النّقض الفرنسية في حكمها الصادر بتاريخ 18 ديسمبر 1953 بقولها " خطأ الغير الذي يتمسك به الناقل لإعفائه من المسؤولية القائمة ضده عن الضرر الذي لحق المسافر أثناء سفره لا يمكن أن يعفيه كلية إلّا إذا كان إلى جانب عدم المقدرة على توقعه ولا دفعه السبب الوحيد للضّرر"[325]

كما صدر حكم للقضاء الفرنسي عن محكمة الاستئناف بباريس بتاريخ 19 جانفي 1934 جاء فيه " أنّ السبب الأجنبي الذي يعفي الناقل من المسؤولية عن إخلاله بالالتزام بتوصيل المسافر سليما معافى الى جهة الوصول ، يمكن أن يتمثل في فعل الغير الذي يكتسي صفة حادث مفاجئ ، أو قوة قاهرة ، إذا لم يكن من الممكن توقعه ولا درء نتائجه "[326]

أمّا على مستوى التشريع البحري فقد خلى كل من التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية بدء من اتفاقية بروكسيل لعام 1961 الى غاية اتفاقية أثينا لعام 1974 من الإشارة الى خطأ الغير كسبب من أسباب إعفاء النّاقل البحري من المسؤولية ، الّا أنّ هذا الدفع يستفاد ضمنيا من اعفاء النّاقل اذا أثبت عدم خطئه أو اهماله هو أو تابعيه[327] ، وفي مقابل ذلك نصّت اتفاقية أثينا المعدلة ببرتوكول 2002 صراحة على

---

[324] مختار رحماني محمد ، المرجع السابق ، ص 108.

[325] دالوز 1954 ، ص 169. أنظر : إدريس فتاحي ، المرجع السابق ، ص 64.

[326] إدريس فتاحي ، المرجع السابق ، ص 66.

[327] نص المشرع الجزائري على فعل الغير كسبب من الأسباب المعفية من المسؤولية المدنية في القانون المدني سواء الناشئة عن الأعمال الشخصية و ذلك في المادة 127 منه التي استعمل فيها المشرع مصطلح **خطأ الغير fait du tiers** أو الناشئة عن حراسة الأشياء وذلك في المادة 138 فقرة 2 و التي استعمل فيها مصطلح **عمل الغير**

خطأ الغير كسبب للإعفاء من المسؤولية من خلال مادتها الثالثة الفقرة الأولى بقولها " يكون النّاقل مسئولا إلى حد أنّ الضرر الذي تعرض له الراكب في نفس ذلك الحدث لا يتجاوز 25000 وحدة حسابية ، إلّا إذا أثبت النّاقل أنّ الحادث : ...ب/ نتج كليا عن فعل أو إهمال متعمد من طرف الغير تسبب في وقوع الحدث "

يستفاد من هذه النصوص التشريعية أنّ الغير الذي يترتب على فعله اعفاء النّاقل من المسؤولية ، هو كل شخص غير النّاقل و تابعيه الذين يستخدمهم في تنفيذ التزامه[328] ، بل ينبغي أن يكون أجنبيا عنه بحيث لا تربط بينهما أية علاقة تعاقدية أو تبعية أو إشراف في تنفيذ عملية النّقل.

بيد أنّه يوجد استثناء يتعلق بأمتعة العنبر والمركبات ، حيث أعفى المشرّع النّاقل من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق هذه الأخيرة نتيجة الأخطاء الملاحية لتابعي النّاقل ، وهذا ما يستفاد من نص المادة 844 ق ب ج التي جاء فيها " على الرّغم من

أمّا المادة 63 من القانون التجاري الجزائري المنظمة للمسؤولية العقدية للناقل فقد اقتصرت على ذكر القوة القاهرة و خطأ المسافر المضرور كصور أو تطبيقات للسبب الأجنبي المعفي من المسؤولية دون أن تشير الى خطأ الغير .

[328] يشمل تابعي النّاقل كل من : **1. الربان** : "اختلف الفقه حول طبيعة علاقة النّاقل بالربان ، إذ هناك من يراها علاقة تبعية نظرا لقيامه بأعماله المادية تحت رقابة و إشراف النّاقل ، و هناك من يراها ليست بعلاقة تبعية نظرا لقيام الربان بأعمال قانونية أخرى لحساب المجهز (فنية وإدارية) مما يؤهله لأن يكون وكيلا لا تابعا وهناك من يراها مزيجا بين هاته و تلك ، ليستقر الرّأي في الأخير على اعتبار علاقة المجهز بالربان علاقة تبعية أساسها عقد العمل البحري " أنظر : محمود شحماط ، المرجع السابق ، ص42.

أمّا على المستوى التشريعي فقد فصل المشرع الجزائري في ذلك من خلال المادة 841 ق ب ج وغيرها باستعمال مصطلح مندوبي النّاقل للدلالة على تابعي النّاقل.

2. طاقم السفينة : قسمت المادة 411 من ق ب ج الأشخاص المكونين لطاقم السفينة الى أصناف حسب طبيعة مهامهم : الصنف الأوّل هم المستخدمون على السطح من ربان و ضباط الملاحة و ضباط الاتصالات و كل مسئول عن توجيه السفينة و ملاحتها ، الصنف الثاني يشمل مستخدمو الآلات من مهندسين و ميكانيكيين و عمال التزويد بالوقود ، أمّا الصنف الثالث فيشمل مستخدمي الخدمات العامة من طهاة و عمال النظافة و خدم المطاعم و الغرف.

أحكام المادتين 842 و 843 أعلاه لا يعد النّاقل مسئولا عن أمتعة العنبر والمركبات المنقولة بالنسبة للخسارة أو الأضرار الناشئة أو الناتجة من الأخطاء الملاحية المسببة من الربان أو المرشد أو المندوبين الآخرين عن النّاقل في ملاحة السفينة. وفي هذه الحالة يرجع عبء الإثبات على عاتق النّاقل. "

ثالثا– خطأ المسافر كسبب للإعفاء من المسؤولية :

يعد فعل المسافر المضرور سببا أجنبيا معفيا للنّاقل طالما كان هو المتسبب في الحادث[329] ، وطالما لم يكن بالإمكان توقع فعل المسافر ، ولم يكن بالإمكان تفاديه أو دفعه ، وهذا ما قضت به الغرفة المدنية الأولى لمحكمة النقض الفرنسية في حكمها الصادر بتاريخ 16 أفريل 2015 بالقول " لا يمكن اعفاء النّاقل الذي يقع على عاتقه التزام بتحقيق نتيجة بسبب خطأ الضحية الّا إذا توفرت في هذا الخطأ خصائص القوة القاهرة "[330]

وقد أشارت المادة الخامسة من اتفاقية بروكسيل لعام 1961 صراحة إلى خطأ المسافر كسبب معفي للنّاقل البحري من المسؤولية بالقول " إذا أثبت النّاقل بأنّ خطأ أو إهمال المسافر قد تسبب في موته أو إصابته بأضرار جسمانية، أو كان عاملا مشاركا في ذلك، جاز للمحكمة. طبقا لأحكام قانونها الخاص، إعفاء النّاقل من المسؤولية أو تخفيف مسؤوليته "

---

[329] أخذت بهذا المبدأ القواعد العامة للمسؤولية المدنية ، حيث نصّت المادة 127 من ق م ج على " إذا أثبت الشخص أنّ الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه .... أو خطأ صدر من المضرور ... كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ، ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك"

[330] C.cass, 1e civ., 16 avril 2015, n°1413440 « le transporteur tenu d'une obligation de résultat envers un voyageur, ne peut s'en exonérer partiellement et la faute de la victime ne peut emporter son exonération totale qu'à la condition de présenter les caractères de la force majeur »

.

وعلى نفس المنوال سارت اتفاقية بروكسيل لعام 1967 المتعلقة بالأمتعة ، حيث نصّت المادة الخامسة منها على أنّه " إذا أثبت النّاقل بأنّ خطأ أو إهمال المسافر قد تسبب في الفقدان أو الأضرار بالأمتعة أو كان عاملا مشاركا في ذلك ، جاز للمحكمة طبقا لأحكام قانونها الخاص ، إعفاء النّاقل أو تخفيف مسؤوليته "

أمّا المشرّع الجزائري فقد سار على نهجه السابق ، مستلهما حكم خطأ المسافر من الاتفاقيتين المذكورتين أعلاه ، فنصّت المادة 847 ق ب ج على " إذا أثبت النّاقل بأنّ خطأ أو إهمال الراكب قد سبب وفاته أو اصابته الجسمانية وفقدان أمتعته أو إضرارها أو ساهم في ذلك ، جاز للمحكمة المختصة إبعاد مسؤولية النّاقل أو تخفيفها ."[331]

من خلال ما نصّت عليه الاتفاقيات الدولية والمشرّع الجزائري ، يتضح أنّ خطأ المسافر المضرور يعتبر سببا معفيا للنّاقل البحري من المسؤولية ، باعتباره سببا أجنبيا لا يد للنّاقل فيه ، الاّ أنّ هذا الإعفاء لا يكون كليا في كل الأحوال ، اذ قد يكون جزئيا في بعض الحالات ، ويرجع تقدير ذلك الى المحكمة التي تنظر النّزاع ، والتي حتما ستأخذ بما ورد في القواعد العامة لقانونها الداخلي ، كون التشريع البحري لم يوضح كيفية تحديد درجة الإعفاء. بمعنى أنّه إذا عرض النزاع مثلا على محكمة جزائرية فإنّها ستقدر درجة الإعفاء عملا بأحكام المادة 177 من ق م ج ، التي نصّت على " يجوز للقاضي أن ينقص مقدار التعويض إذا كان الدائن بخطئه قد اشترك في إحداث الضرر أو زاد فيه ".

ومعنى ذلك أنّ المسافر قد يكون مستغرقا لخطأ المسئول فيعفى النّاقل من أي مسئوولية و قد يكون المسافر قد ساهـم بخطئه في إحـداث الضرر ، فيــتم هنا توزيع

[331] وقد جاء هذا النص تقريبا مطابق تقريبا لما ورد في نص المادة السادسة من اتفاقية أثينا 1974 الذي جاء فيه " إذا اثبت النّاقل أنّ الوفاة أو الإصابة الجسمانية التي لحقت بالراكب ، و الضياع أو الأضرار اللاحقة بالأمتعة كانت نتيجة الفعل المباشر أو الغير مباشرة لخطا أو إهمال الراكب ، فإنّه يجوز للمحكمة وفقا لأحكام قانونها الخاص ، أن تبعد أو تخفف مسؤولية النّاقل ".

المسؤولية بينه و بين النّاقل حسب تقدير محكمة الموضوع[332].

وهنا نشير الى أنّ درجة مساهمة المضرور في إحداث الضّرر في مجال نقل الأشخاص أكثر اتساعا منها في نقل الأشياء ، كون المسافر يتمتع بحرية في الحركة تجعله يتسبب في الكثير من الحوادث ، لذلك كان نهج القضاء الفرنسي دائما البحث عن دور ايجابي للمسافر في الحادثة ، والبحث عمّا اذا كان النّاقل قد اتخذ الاحتياطات اللّازمة لتجنبها ، والإجابة على هذه التساؤلات من قبل المحكمة تحدد في ذات الوقت مسؤولية كل من المسافر والنّاقل[333].

مثال ذلك : الحكم الذي أصدرته محكمة مرسيليا بصدد المسافرة التي جلست على أحد مقاعد إحدى السفن السياحية خلال زيارتها لميناء مرسيليا ، وأرادت أن تقفل أحد أبواب الصالات الجالسة بها نظرا لشدّة تيار الهواء ، إلّا أنّ المسافرة عند قفلها للباب جذبت قبضته بشدّة مما أدى الى انفصالها وسقوطها الى الخلف ، رأت أنّ الضّرر قد وقع بخطأ المسافرة لذلك لا مجال لقيام مسؤولية النّاقل ، وبررت المحكمة ذلك بالقول : " إنّ السفينة جديدة وأنّ طلب المسافرة من الطاقم قفل الأبواب لا يعد دليلا على مسؤولية النّاقل خاصة أنّ السفينة مازالت راسية على الرصيف ، كما أنّ الرحلة كانت في فصل الصيف الذي يكون فيه المناخ معتدلا لذلك لا مبرر للعجلة في غلق الأبواب ، ضف الى ذلك فالباب كان مثبت بجاذب خلفي وكان على المسافرة أن تفكر قبل شد الباب بقوة، كل هذه الوقائع تجعل النّاقل غير مسئول عن سقوطها[334] ".

---

[332] Dia A Abdoulaye, La sécurité du passager dans le transport maritime au sénégal, Mémoir de majister, université Gaston Berger de saint-louis, sénégal, 2005.

[333] عبدالرافع موسى ، المرجع السابق ، ص 45.

[334] T .G.I Marseille, 29 avril 1971, DMF. 1972, 278.

"l accident n’est du qua l’effort aussi violent qu’aveugle quelle a exercé sur la poignée, il résulte de la seule de la victime a l’exclusion de toute faute du transporteur"

في الأخير يمكننا القول أنّ دور القوّة القاهرة ، والسبب الأجنبي عموما في إعفاء النّاقل البحري للمسافرين من المسؤولية لا يكتسي أهمية كبيرة في ظل ما ذهب اليه المشرّع الجزائري واتفاقية بروكسيل لعام 1961 ، إذ يكفي النّاقل إثبات عدم خطئه أو اهماله حتى يعفى من المسؤولية في أكثر الحالات شدّة ، أمّا باقي الحالات فلا تقوم فيها مسؤولية النّاقل إلّا إذا أثبت المسافر خطأه.

المبحث الثاني

التخفيف من مسؤولية الناقل البحري للمسافرين

من الأهداف الرّئيسية للتنظيم القانوني لمسؤولية النّاقل البحري للمسافرين هو تحقيق التوازن بين مصالح المسافرين في الحصول على تعويض عادل عن الأضرار التي لحقت بهم ، وبين مصالح النّاقلين من خلال التخفيف من قيمة التعويضات التي تقع على عاتقهم. ولأجل تحقيق هذا الهدف تم اللّجوء الى عدّة أساليب أهمّها اللّجوء الى تحديد مسؤولية النّاقل البحري من خلال وضع قواعد آمرة تنص على حدود قصوى للتعويض المستحق للمسافر المتضرر من عملية النّقل (المطلب الأوّل) ، بالإضافة الى الزام النّاقل بالتأمين على المسؤولية (المطلب الثاني) ، وهما الأسلوبان اللذان سنحاول دراستهما في هذا المبحث وفق التفصيل الآتي :

المطلب الأوّل

تحديد مسؤولية الناقل البحري للمسافرين

بوضع حدود قصوى للتعويضات التي يلتزم بدفعها الناقل البحري ، نكون قد خرجنا عن القاعدة العامة التي تقضي بأن يكون التعويض على قدر الضّرر (بمعنى أنّه لا يجوز تعويض المتضرّر بأكثر من الضّرر الذي أصابه ولا أقل منه). و كما قلنا يرجع خروج التشريع البحري لنقل المسافرين عن قاعدة جبر الضرر بمفهوم القواعد العامة الى الرّغبة في التوفيق بين مصالح النّاقلين وبين مصالح المسافرين ، والحفاظ على الجدوى الاقتصادية لمشاريع النّقل البحري حتى لا تؤدي قيمة التعويضات المرتفعة الى إعاقة الاستثمار في مجال النّقل البحري أو إعاقة تطوره (الفرع الأوّل) ، كما يعد هذا التحديد تعويضا للنّاقل عن حرمانه من ادراج شروط الإعفاء من المسؤولية في عقد النّقل[335] . ومع ذلك فإنّ استفادة النّاقل البحري من حق تحديد المسؤولية لا يكون في كل الأحوال بل هناك حالات قانونية يسقط فيها هذا الحق ، نتيجة قيام النّاقل ببعض التصرفات والسلوكيات المنهي عنها قانونا (الفرع الثاني) .

الفرع الأوّل

الحدود القصوى للتعويض في مجال النّقل البحري للمسافرين

من المعلوم أنّ الهدف الرئيسي من تقرير مبدأ تحديد المسؤولية هو حماية النّاقلين البحريين من الإفلاس نتيجة التعويضات الباهظة التي قد يدفعونها للمسافرين المتضررين من عملية النّقل ، وذلك بهدف تمكينهم من النهوض بمرفق النّقل البحري ودفعه الى التطوّر والازدهار. ولتحقيق هذا الهدف عرفت الحدود القصوى للتعويض في مجال النّقل البحري نسقا تصاعديا منذ اتفاقية بروكسيل لعام 1961 ، واتفاقية

[335] ايمان فتحي حسن الجميل ، المرجع السابق ، ص 222.

بروكسيل لعام 1967 المتعلقة بالأمتعة ، حتى اتفاقية أثينا لعام 1974 المعدّلة ببرتوكول 2002 ، مرورا بتعديل 1976 و تعديل 1990. ويرجع هذا التصاعد الى عاملين أساسيين ، أولاهما انخفاض قيمة النقود بسبب ارتفاع الأسعار وثانيهما الرغبة في ضمان حقوق المسافرين من خلال حصولهم على التعويض المناسب تحقيقا للتوازن بين مصالحهم ومصالح النّاقلين .

هذا وقد حصرت الاتفاقيات الدولية والتشريع البحري الجزائري الأضرار التي يشملها تحديد المسؤولية ، في الأضرار المتعلقة بالوفاة والإصابات الجسمانية بالإضافة الى الأضرار المتعلقة بفقدان أو تلف الأمتعة والمركبات ، فليس كل ضرر لحق بالمسافر أثناء تنفيذ عقد النّقل البحري يمكن أن يكون محلا لتحديد المسؤولية ففي الغالب يترك المشرع المسائل الخلافية التي تتعدد فيها وجهات النّظر كالأضرار الأدبية والأضرار الناجمة عن التأخير للقواعد العامة[336] .

تفصيلا لذلك رأينا استعراض ومناقشة مقدار الحدود القصوى للتعويض الواردة في التشريع الجزائري من خلال استعراض الحدود الواردة في اتفاقية بروكسيل لعام 1961 وبروكسيل لعام 1967 المتعلقة بالأمتعة ، واتفاقية لندن لعام 1976 ، على اعتبار أنّ التشريع البحري الجزائري يحيلنا الى هذه الاتفاقيات الدولية ، ثم نعرّج على التطور الذي عرفته الحدود القصوى للتعويض في اتفاقية أثينا لسنة 1974 وبرتوكولاتها المعدلة.

أولا – الحد الأقصى للتعويض في ظل التشريع الجزائري :

لقد أحال المشرّع الجزائري تنظيم الحد الاقصى للتعويض عن الاضرار الجسمانية التي يتعرّض لها المسافرين والأضرار التي تلحق أمتعتهم الى الاتفاقيات الدولية التي تكون الجزائر طرفا فيها ، حيث نصّت المادة 848 ق ب ج صراحة على ذلك

[336] بلغازي نور الدين ، نظام المسؤولية المحدودة للناقل البحري للمسافرين وأمتعتهم ، مجلة الميزان المركز الجامعي ، النعامة ، العدد 2 ، الجزائر ، 2018 ، ص 235.

بالقول " تكون مسؤولية النّاقل في حالات الوفاة أو الاصابات الجسمانية لأحد المسافرين أو في حالة ضياع الأمتعة أو الخسائر التي تلحق بالأمتعة محدودة بالمبالغ المحسوبة حسب المبادئ المعدّة لهذا الشأن في الاتفاقيات الدولية و التي تكون الجزائر طرفا فيها. "

لذلك يقتضي معرفة الحدود القصوى للتعويض عن مسؤولية النّاقل البحري في التشريع الجزائري ، بيان هذه الحدود على النحو الذي جاءت به اتفاقية بروكسيل لسنة 1961 واتفاقية لندن لسنة 1976 المتعلقة بحدود المسؤولية عن المطالبات البحرية بالنسبة للأضرار الجسمانية ، وعلى النحو الذي جاءت به اتفاقية بروكسيل 1967 بالنسبة للأضرار اللاحقة بالأمتعة[337]

1- الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار الجسمانية :

تنص المادة الثامنة من اتفاقية بروكسيل لعام 1961 على أن " إنّ أحكام هذه الاتفاقية ليس من شأنها أن تأتي بتغيير في حقوق والتزمات الناقل، المقررة بموجب أحكام الاتفاقيات الدولية المتعلقة بتحديد مسرولية مالكي السفن البحرية أو المنصوص عليها في أي قانون داخلي يسري على هذا التحديد " ، ويترتب على ذلك أن يكون للناقل الخيار بين التمسك بالتحديد الوارد في الاتفاقية والتحديد الوارد في اتفاقية لندن لعام 1976 الخاصة بتحديد مالك السفينة[338].

و نميز في ذلك بين حالتين : اذا اكان النّاقل مالك للسفينة واذا كان غير مالك لها

---

[337] على عكس المشرع الجزائري أدرج المشرع المصري بطريقة مباشرة الحد الأقصى للتعويض في قانون التجارة البحرية حيث نصّت المادة 258 منه على " لا يزيد التعويض الذي يحكم به على النّاقل في حالة وفاة المسافر أو إصابته على مائة و خمسين ألف جنيه و يجوز الاتفاق على حد للتعويض يزيد على هذا المقدار " ، كما نصت المادة 268 من نفس القانون على الحدود القصوى للتعويض المتعلقة بالأمتعة.

[338] عبدالفضيل محمد أحمد ، القانون الخاص البحري ، دار الفكر والقانون ، المنصورة ، مصر ، 2011 ص 473.

أ- اذا كان النّاقل غير مالك للسفينة :

وضعت اتفاقية بروكسيل لعام 1961 حدود قصوى للتعويض عن الأضرار الجسمانية التي يتعّرض لها المسافرين من خلال المادة السادسة الفقرة الأولى بالقول " 1. تتحدد مسؤولية النّاقل في حالة وفاة المسافر أو وقوع اصابات جسمانية له، وفي هاتين الحالتين، بمبلغ 250.000 فرنك ويتشكل هذا المبلغ من وحدة مكونة من 65.5 ملليجرام من الذهب عيار 900 من أجزاء الألف للذهب الضافي، ويمكن تحويل المبلغ المخصص عن كل عملة وطنية الى أرقتم بلا كسور، و يجري تحويل هذه المبالغ الى العملات الوطنية غير الذهبية على أساس القيمة الذهبية لهذه العملات بتاريخ الدفع..."

يتضح من هذا النّص أنّ النّاقل في حال تقرير مسؤوليته يكون ملتزما بأداء تعويض لكل مسافر لا يتعدّى بأي حال من الأحوال 250 ألف فرنك ، و يشمل هذا الحد الأقصى كافة الأضرار الجسمانية اللّاحقة بالمسافرين مهما كانت جسامتها ، وعلى أي صورة كانت سواء تلك النّاجمة عن الوفاة أو الاصابات الجسمانية (جروح كسور...)[339] ، و من ثم إذا كان مقدار الضّرر أقل من الحد الأقصى لمسؤولية النّاقل فلا يحصل المضرور الّا على تعويض معادل لذلك الضرر ، أمّا اذا زاد مقدار الضّرر عن الحد فلا يلزم النّاقل الا بالحد الأقصى للمسؤولية الذي أورده القانون.

كما يتضح من نص المادة التاسعة من الاتفاقيّة أنّ القيمة المحددة للتعويض هو حد أقصى لما يمكن أن يحكم به ، و في نفس الوقت يعتبر حد أدنى لما يمكن الاتفاق

[339] هذا الحد القانوني ليس تقديرا جزافيا يحكم به في كل حالات الوفاة أو الإصابات الجسمانية ، إنما هو حد أقصى للمسؤولية لا ينظر يلتفت اليه إلا إذا زادت قيمة الضرر الحقيقي عن الحد القانوني المذكور. أظر : محمد عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق ، ص 521.

عليه بمعنى أنّ النّص يجيز الاتفاق على حد أقصى للتعويض يزيد عن 250 الف ومع ذلك يعتبر هذا الاتفاق بعيد عن الواقع من وجهة نظرنا[340]

تجدر الاشارة الى أنّ الفرنك المشار اليه في هذه المادة ، هو عبارة عن وحدة قياس الغرض منها توحيد العملة التي تم على أساسها تحديد مسؤولية النّاقل ، فهو ليس عملة للوفاء بالتعويضات المستحقة ، حيث تكون مبالغ التعويض المحسوبة على أساس هذه العملة قابلة للتحويل إلى أرقام دائرة في كل عملة وطنية[341]. والملاحظ هنا أنّ نسبة مبلغ التعويض غير مرتبطة بالعملة الوطنية ، بل تتعلق بقيمة الذهب في السوق العالمية ، وهذا ما يجعل من قيمة التعويض لا تتأثر بانخفاض أو صعود قيمة العملات المحلية.

مثال على ذلك إذا كان التعويض محدد ب 25000 فرنك ، وكان الغرام الواحد من الذهب يساوي 6000 د ج ، يكون لدينا قيمة التعويضات تقدر ب 25000 ضرب 65.5 أي 16375 غ من الذهب وهو ما يعادل 982500.00 د ج.

ب- إذا كان النّاقل مالك السفينة :

يستطيع النّاقل في ظل اتفاقية بروكسيل لعام 1961 عندما يكون مالكا للسفينة[342] أن يختار بين الخضوع للاتفاقية التي تحدد مسؤولية النّاقل بصفته ناقلا وفقط ، وإمّا

---

[340] Art.9 Convention Bruxelles1961 « Toute stipulation contractuelle, conclue avant le fait générateur du dommage, …ou à établir une limite inferieure à celle fixée dans la présente convention ….et nulle et non avenue ; mais la nullité de ces stipulations n'entraine pas la nullité du contrat de transport, lequel demeure soumis aux dispositions de la présent convention. »

[341] هاني دويدار ، النقل البحري و الجوي ، النقل البحري والجوي ، دار الحلبي الحقوقية ، بيروت ، لبنان 2008 ، ص 423.

[342] يرجع مبدأ مسؤولية مالك السفينة المحدودة الى العصور الوسطى حين ظهر عقد التوصية وبمقتضاه يتفق شخصان على أن يقدم أحدهما عمله ويكون مسؤولية مسؤولية مطلقة ويقدم الآخر حصة مالية لا يسأل الا في حدودها ، وقد اعتبر العقد المبرم بين المالك والربان نوعا من التوصية ، فالربان يقدم عمله وخبرته ويكون مسئولا عن أخطائه مسؤولية مطلقة أمّا المالك فإنّه يقدم سفينته وله أن يتخلص من المسؤولية اذا ترك السفينة للدائنين

أن يخضع للمسؤولية التي تحدد مسؤولية النّاقل بصفته مالكا السفينة البحرية[343] ، وهو ما نصّت عليه صراحة المادة الثامنة من اتفاقية بروكسيل بالقول " إنّ أحكام هذه الاتفاقية ليس من شأنها أن تأتي بتغيير في حقوق والتزامات النّاقل ، المقررة بموجب الاتفاقيات الدولية المتعلقة بتحديد مسؤولية مالكي السفن البحرية أو المنصوص عليها في أي قانون داخلي ينص على هذا التحديد"

ودوّن مبدأ الترك هذا في قنصلية البحر وأخذ عنها القانون الفرنسي الصادر سنة 1681. ومنه الى التقنين التجاري الفرنسي.

أنظر : مصطفى كمال طه ، التوحيد الدولي للقانون البحري ، الطبعة الأولى ، دار الفكر الجامعي الاسكندرية مصر ، 2007 ، ص18.

[343] بذلت العديد من الجهود الدولية لوضع قواعد موحدة لتحديد مسؤولية ملاك السفن وقد ترجمت هذه الجهود في ثلاث معاهدات متتالية على النحو التالي :

1- معاهدة بروكسيل في 25 أوت 1924 بشأن توحيد بعض القواعد الخاصة بتحديد مسؤولية ملاك السفن: قررت هذهالاتفاقية لملاك السفن الخيار بين أن يدفع مايوازي قيمة السفينة والأجرة للدائنين وبين أن يدفع مبلغ جزافي يحدد على أساس حمولة السفينة ، لكن هذه الاتفاقية لم يكتب لها النجاح بسبب امتناع كثير من الدول عن التوقيع عليها.

2- معاهدة بروكسيل الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بتحديد مسؤولية ملاك السفن المبرمة في 10 أكتوبر 1957: تم التوصل الى هذه المعاهدة بعد الصعوبات التي أوجدتها معاهدة بروكسيل 1924 فيما يتعلق بتقدير المبلغ الذي تتحدد به مسؤولية مالك السفينة ، تم التوصل الى ابرام معاهدة بروكسيل 1957 ، وقد قامت هذه الاتفاقية بتحديد المسؤولية على أساس مبدأ التحديد الجزافي فقط ، وقد حظيت بنجاح كبير وانضمت اليها الجزائر

3- معاهدة لندن 1976 بشأن تحديد المسؤولية عن الديون البحرية : دفعت التطورات الاقتصادية والفنية في مجال الملاحة البحرية الى اعادة النظر في اتفاقية بروكسيل 1957 ، كما دفع الى ذلك زيادة معدلات التضخم النقدي مما أوجب مضاعفة المبالغ التي تحدد بها مسؤولية ملاك السفن ، بالاضافة الى الرغبة في استبدال الفرنك الذي تقد على أساسه مبلغ تحديد المسؤولية بنظام نقدي آخر يتفق مع الوضع النقدي الحالي وهو حقوق السحب الخاصة.

أنظر : عبدالرحمان السيد قرمان ، الوجيز في قانون التجارة البحري الجديد ، مطبعة حماده الحديثة ، القاهرة 1991 ، ص 232.

وبما أنّ الجزائر قد صادقت على اتفاقية لندن لعام 1976[344] المؤرخة في 19 نوفمبر 1976 المتعلقة بحدود المسؤولية عن المطالبات البحرية ، فإنّ النّاقل المالك يمكنه الاستناد الى هذه الاتفاقية ، فيكون الحد الأقصى للتعويض كما نصّت عليه المادة السابعة من الاتفاقية في حالتي الوفاة أو الاصابات الجسمانية مقدر ب 46.666 وحدة حسابية مضروبا بعدد المسافرين المسموح للسفينة بنقلهم طبقا لشهادتها ولكن دون أن يتجاوز 25 مليون وحدة سحب[345] .

[344] صادقت الجزائر على اتفاقية لندن 1976 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 04-127 المؤرخ في 19 أفريل 2004 ج ر 26 لعام 2004 المتضمن التصديق على اتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية بلندن يوم 19 نوفمبر 1976.

وقد أخذ المشرّع البحري الجزائري بمبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة تجاه من تعاقد معهم أو اتجاه الغير بسبب الديون المترتبة عن أحد الأسباب المذكورة في المادة 93 " آ – الموت أو الإصابة الجسمانية لكل من يوجد على متن السفينة لأجل نقلهم و الفقدان ، و الأضرار التي تتناول جميع الأموال الموجودة على متنها ..." أنظر : محمود شحماط المرجع السابق ، ص 107.

[345] **Art. 7 CON Londres 1976** "Limite applicable aux créances des passagers 1.Dans le cas de créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un navire et nées d'un même événement, la limite de la responsabilité du propriétaire du navire est fixée à un montant de 46 666 unités de compte multipliées par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter conformément à son certificat, mais ne peut dépasser 25 millions d'unités de compte."

والمقصود بالوحدة الحسابية هو حق السحب الخاص حسب تعريف صندوق النّقل الدولي وتحول المبالغ الى العملة الوطنية حيث نصّت **المادة 8 من اتفاقية لندن لعام 1976** على أنّ " الوحدة الحسابية المشار اليها في المادتين 6 و 7 هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النّقد الدولي ، وتحول المبالغ المذكورة في المادتين 6 ، 7 الى العملة الوطنية للدولة التي يطلب فيها التحديد تبعا لقيمة هذه العملة في التاريخ المحدد للدفع أو لتقديم ضمان يعادل الدفع وفقا لقانون تلك الدولة.

وتحسب قيمة العملة الوطنية بالقياس الى حق السحب الخاص لدولة عضو في صندوق النقد الدولي وفقا لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي و التي تكون سارية في ذلك التاريخ على عملياته و معاملاته.

أمّا الدولة التي ليست عضو في صندوق النقد الدولي فيجوز لها استنادا الى المادة 2/8 من الاتفاقية أن تعلن عند التوقيع أو التصديق أو الانضمام في أي وقت لاحق أن حدود المسؤولية المنصوص عليها في المعاهدة والتي ستطبق على أراضيها ستحسب بمبلغ 700000 وحدة نقدية مضروبة في عدد المسافرين المسموح للسفينة بنقلهم طبقا لشهادتها بما لا يتجاوز 375 مليون وحدة نقدية[346].

ونشير هنا الى أنّه حسب مفهوم المادة التاسعة من الاتفاقية ، اذا أقيمت دعويين ضد أي شخص عن نفس الحادث ، واحد ضده شخصيا والثانية ضد تابعيه فإن المسؤولية عن جميع هذه الدعاوى تتحدد بالمبالغ القصوى المقررة في المعاهدة[347].

2- الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار التي تلحق الأمتعة :

نصّت المادة السادسة من اتفاقية بروكسيل لعام 1967 على أن " 1. تحدد المسؤولية عن هلاك أو تلف أمتعة الحجرة في كل الحالات ب 10000 فرنك للمسافر.

2.المسؤولية عن هلاك أو تلف السيارات أو الأمتعة الموجودة بداخلها أو فوقها تكون محددة دائما ب 30000 فرنك للسيارة.

3. المسؤولية عن هلاك أو تلف باقي الأشياء الغير منصوص عليها في الفقرة (1) و(2) تكون محددة دائما ب 16000 فرنك للمسافر. "

من خلال نص المادة المذكورة أعلاه يتضح أنّ تحديد مسؤولية النّاقل البحري عن الأضرار التي تلحق الأمتعة يقتصر على الهلاك والتلف دون أن يشمل الأضرار

---

[346] حسب المادة 3/8 فإنّ الوحدة المشار اليها هي الفرنك بوانكاريه التي تعادل خمسة وستين ونصف ملليجرام من الذهب عيار تسعمائة من ألف الذهب الخالص .

[347] خالد محمد المروني ، التحديد القانون لمسؤولية مالك السفينة ، رسالة دكتوراه في القانون الخاص ، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة بن عكنون ، الجزائر، 2011 ، ص 355.

الأخرى التي قد تلحق الأمتعة كالتأخير مثلا ، كما أنّ مقدار هذا الحد يختلف باختلاف نوع الأمتعة فحدود المسؤولية عن الأضرار التي تلحق الأمتعة المسجلة مرتفع مقارنة بحدود المسؤولية عن اللأضرار التي تلحق أمتعة الحجرة وغيرها ، وهذا ما نراه منطقي كون الأمتعة المسجلة تكون في حيازة النّاقل وتحت رقابته لذلك تكون مسؤوليته أكبر عن الأضرار التي تلحقها.

ثانيا – الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية أثينا لعام 1974 :

على غرار اتفاقية بروكسيل لعام 1961 لم تنص اتفاقية أثينا على قيود محددة للضرر الناجم عن تأخير المسافرين ، وبالمقابل نصّت صراحة على الحدود القصوى للتعويض عن الأضرار الجسمانية التي تلحق المسافرين و تلحق أمتعتهم ، كما ذهبت الى اعطاء الأطراف الحرية في الاتفاق المتبادل والكتابي على حدود أعلى للمسؤولية[348] ، الّا أنّها اعتبرت من خلال المادة الثامنة عشر من الاتفاقية كل شرط تعاقدي يعد باطلا ولاغيا اذا أبرم قبل الحادث المسبب لوفاة المسافر أو اصاباته الجسدية ، أو فقدان أو تلف الأمتعة ومال الى تبرئة أي شخص مسئول من مسئوليته اتجاه المسافر ، أو وضع حد للمسؤولية أقل من ذلك الذي حددته الاتفاقية ، دون أن يترتب على ذلك بطلان عقد النّقل[349].

1- الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار الجسمانية :

في البداية نصّت اتفاقية أثينا لعام 1974 من خلال نسختها الأصلية على أن لا يتجاوز الحد الأقصى لتعويض المسافرين عن الأضرار الجسمانية (الوفاة أو الاصابات الجسمانية) التي يتعرّضون لها خلال فترة النّقل قيمة 000 700 فرنك عن كل عملية

[348] المادة 1/10 من اتفاقية أثينا لعام 1974 " يجوز للناقل والمسافر الاتفاق صراحة وكتابة على حدود مسؤولية أعلى من تلك المنصوص عليها في المادتين 07 و 08 .."

[349] Kara like , Op.cit, p 65.

نقل ، غير أنّها مقابل ذلك سمحت للدّول الأطراف في الاتفاقية بتضمين قوانينها الوطنية حدا أعلى من المنصوص عليه[350] .

أمّا في الحالة التي يكون فيها النّاقل مالك للسفينة فقد حذت اتفاقية أثينا حذو اتفاقية بروكسيل 1961 ، وأعطت للنّاقل المالك للسفينة حرية اختيار نظام تحديد المسؤولية الذي يناسبه ، حيث نصّت المادة التاسعة عشر على ذلك بالقول " لا تبدل هذه الاتفاقية من حقوق أو واجبات النّاقل ، أو النّاقل المنفذ أو أجرائهم أو وكلائهم عملا بالأحكام المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بحدود مسؤولية مالكي السفن البحرية " .

* وقد أعيد تقييم الحد الأقصى لمبلغ التعويض الوارد في اتفاقية أثينا 1974 عن طريق برتوكول لندن 1976 الذي جاء بهدف استبدال الفرنك بوانكاري (francs Poincaré) بوحدة السحب الخاصة(SDR Special Drawing Right) [351]

* ثم جاء تعديل آخر عن طريق برتوكول لندن 1990 وزاد من قيمة التعويض الذي يقدّمه النّاقل للمسافر في حالة الوفاة أو الاصابات الجسمانية ، فثبّت الحد الأقصى للتعويض عند 175 000 وحدة سحب خاص[352].

---

[350] **Art.7 COV d'Athènes 1974** « Limite de responsabilité en cas de lésion corporelles 1. La responsabilité de transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager est limitée, dans tous les cas, à un montant de 700 000 franc par transport. Si d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite.

2. Nonobstant la disposition du paragraphe 1 du présent article, la législation nationale de tout Etat partie à la présente Convention peut fixer, pour les transporteurs qui sont ressortissants, une limite de responsabilité per capita élevée. »

[351] Pier bonassier , Op.cit, p 805.

[352] محمد عبدالفتاح ترك ،عقد النقل البحري ، المرجع السابق ، ص 553.

– تجنبا للمشاكل التي نشأت عن تحويل الفرنك الفرنسي الى العملات الوطنية بسبب تخلي النظام النقدي الدولي عن الذهب كمرجع لتحديد قيمة هذه العملات ، أخذت اتفاقية أثينا وفق برتوكول لندن 1976 بحقوق السحب الخاصة كوحدة حساب يمكن من خلالها تعيين قيمة التعويض بالعملة الوطنية ، وحقوق السحب الخاصة كما سبق بيانه هي وحدة قياس ابتدعها صندوق النقد الدولي ، في البداية كانت مقومة على أساس وزن 0.888671غ من الذهب الخالص ، وفي أول جويلية 1974 احتسب قيمة الوحدة على أساس سلة مكونة من ستة عشرة عملة رئيسية

ليأتي في الأخير تعديل **برتوكول لندن 2002** الذي وضع آلية تعويض أكثر تعقيدا من اتفاقية أثينا لعام 1974 الأصلية[353] ، حيث نص على التمييز بين ثلاث فئات من الضرر تختلف فيها الحدود القصوى للتعويض على النحو التالي:

أ. تكون الحدود القصوى للتعويض عن الحوادث الفردية مقدرة ب 400 000 وحدة سحب خاص لكل مسافر ، وأجاز مقابل ذلك للدّول الأطراف أن تضع بموجب أحكام صريحة في قوانينها الوطنية حدود للمسؤولية تختلف عن المنصوص عليها في الاتفاقية لكن لا تقل عليها ، على أن تطلع الأمين العام بحد المسؤولية المعتمد[354].

ب. أمّا في حالة الكوارث الكبرى فيختلف الحد الأقصى للتعويض ، حيث نصّت المادة الثالثة من الاتفاقية على ان لا يتجاوز مبلغ التعويض 250000 وحدة سحب اذا أثبت النّاقل أنّ الحادث نتج عن عمل من أعمال الحرب ، الأعمال العدائية الحرب الأهلية ، أو التمرد أو ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي وحتمي لا يمكن

، ثم أصبحت هذه السلة مكونة من خمس عملات للدول التي تمثل صادراتها أعلى نسبة في التجارة الدولية وهي الدولار الأمريكي والجنيه الاسترليني والمارك الألماني والفرن الفرنسي والين الياباني ، ويقوم صندوق النقد الدولي بتحديد قيمة الوحدة من حقوق السحب الخاصة يوميا على أساس تحويل كمية العملات المكونة للسلة الى ما يعادلها بالدولار ، وذلك بسعر السوق السائد في بورصة الصرف الأجنبي في لندن ، ثم تجمع العملات مقومة بالدولار ، و بذلك تستخرج قيمة الوحدة من حقوق السحب الخاصة مقومة بالدولا. اشار اليه : دلال يزيد ، المرجع السابق ، ص282.

[353] Leslie Monteil, Op.cit, p 141.

[354] Pier bonassier , Op.cit, p 805

Article7 protocole 2002 « La responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager en vertu de l'article 3 est limitée, dans tous les cas, à 400 000 unités de compte par passager pour un même événement.
Si, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite.
2. Un État Partie peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale la limite de responsabilité prescrite au paragraphe 1, sous réserve que la limite de responsabilité prévue, le cas échéant, au niveau national ne soit pas inférieure à celle prescrite au paragraphe 1. Un État Partie qui fait usage de la faculté offerte dans le présent paragraphe notifie au Secrétaire général la limite de responsabilité adoptée ou le fait qu'il n'y en a pas.

مقاومته ، أو نتجت كليا عن الفعل العمدي للغير أو اهماله الذي أدى لوقوع للحادث[355]

2 – الحد الأقصى للتعويض في حالة فقدان أو تلف الأمتعة :

حذت اتفاقية أثينا لعام 1974 في نسختها الأصلية حذو اتفاقية بروكسيل لعام 1967 وفرّقت في تنظيم الحدود القصوى للتعويض عن الأضرار التي تلحق الأمتعة بين ثلاث أنواع من الأمتعة : أمتعة الحجرة ، والسيّارات بما في داخلها أو فوقها من أمتعة ، والأمتعة المختلفة ، كما أنّها حصرت الأضرار في الهلاك و التلف ، الاّ أنّها رفعت من قيمة الحد الأقصى للتعويض ، حيث نصّت المادة الثامنة من الاتفاقية على ذلك بالقول : " 1. تحدد مسؤولية الناقل في حالة هلاك أو تلف أمتعة الحجرة في كل الحالات ب 12500 فرنك للمسافر في كل عملية نقل .

2. تحدد مسؤولية النّاقل في حالة هلاك أو تلف السيارات أو ما بداخلها أو فوقها من أمتعة ب 50000 فرنك لكل سيارة و لكل رحلة.

3. المسؤولية عن هلاك أو تلف باقي الأمتعة الغير منصوص عليها في الفقرة (1) و(2) تكون محددة دائما ب 18000 فرنك للمسافر.

4. يمكن أن يتفق النّاقل و المسافر صراحة على عدم اقحام المسؤولية الّا بعد خصم مبالغ أوليّة لا تزيد في حالة اصابة المركبة بعطب عن 1750 فرنك و 200 فرنك عن كل مسافر وفي حالة الهلاك أو التلف الذي يلحق ببقية الأمتعة يخصم هذا المبلغ من رصيد الهلاك أو التلف "[356]

---

[355] Article 3 protocole 2002. (سبق ذكرها)

[356] وفق ما جاءت به الفقرة الأولى من المادة التاسعة من الاتفاقية فإنّ الفرنك المشار اليه في الاتفاقية يعتبر كوحدة مكونة من 65.5 ملليجرام من الذهب من عيار 900 في الألف ، و بينت الفقرة الثانية من ذات المادة أنّ المبالغ المشار اليها في المادتين 7 و 8 تحول الى عملة دولة المحكمة التي تولت القضية على أساس القيمة الرسمية لتلك العملة قياسا على وحدة النقد المعرفة بالفقرة الأولى في تاريخ صدور الحكم أو في التاريخ الذي تم تحديده بالاتفاق المشترك بين الاطراف و في حالة عدم وجود سوق رسمية فإنّ السلطة المسئولة في الدولة المنية تعمل على تحديد سعر السوق المعتمد كسوق رسمي تحقيقا لأغراض هذه الاتفاقية.

غير أنّه وكما ذكرنا من قبل تم اعتماد وحدة حساب جديدة بموجب برتوكول لندن 1976 المعدل لاتفاقية اثينا ، وهي وحدة السحب الخاص(SDR) كما يحدده صندوق النّقد الدولي بدلا من الفرنك بوانكاريه كأساس لحساب مقدار الحد الأقصى للتعويض[357] وبذلك تم تعديل الحدود القصوى للمسؤولية الواردة في المادة الثامنة وأصبحت بالنسبة للفقرة الأولى تقدر بمبلغ 833 وحدة سحب لكل مسافر ولكل عملية نقل و 3333 وحدة سحب بالنسبة للفقرة الثانية ، 1200 وحدة سحب الثالثة ، والفقرة أربعة مبلغي 117 ،13 على التوالي[358]

ليأتي في الأخير برتوكول **لندن 2002** ويرفع مرة أخرى من الحدود القصوى للتعويض من خلال تعديله لأحكام المادة الثامنة على النحو التالي : " 1. تحدد مسؤولية النّاقل في حالة فقدان أو هلاك أمتعة الحجرة ب 2250 وحدة سحب عن كل مسافر ولكل عملية نقل 2. تحدد مسؤولية النّاقل في حالة هلاك أو تلف السيارات أو ما بداخلها أو فوقها من أمتعة في كل الحالات ب 12700 فرنك لكل سيارة ولكل عملية نقل.

3. المسؤولية عن هلاك أو تلف باقي الأمتعة الغير منصوص عليها في الفقرة (1) و(2) تكون محددة دائما ب 3375 وحدة سحب عن كل مسافر ولكل عملية نقل.

4. يمكن أن يتفق النّاقل والمسافر صراحة على عدم اقحام المسؤولية الّا بعد خصم مبالغ أوليّة لا تزيد في حالة اصابة المركبة بعطب عن 330 وحدة سحب و 149 وحدة سحب عن كل مسافر وفي حالة الهلاك أو التلف الذي يلحق بقية الأمتعة يخصم هذا المبلغ من رصيد الهلاك أو التلف.

---

[357] ايمان فتحي حسن الجميل ، المرجع السابق ، ص 232.

[358] رفع برتوكول لندن 1990 الخاص بتعديل الاتفاقية الذي لم يدخل حيز النفاذ الدولي بعد من الحدود القصوى للمسؤولية و أصبحت على النحو الآتي : بالنسبة للمادة 1/8 مبلغ 1800 وحدة سحب ، 2/8 مبلغ 10000 وحدة سحب 3/8 مبلغ 2700 وحدة سحب ، 4/8 مبلغي 300 ، 135 وحدة سحب على التوالي .

وفي الأخير نشير الى أنّ شدة جبر الضرر التي اتسم بها برتوكول 2002 ساهمت في عدم تصديق العديد من الدول على الاتفاقية ، بما فيها الجزائر ، وحتى بعض الدول التي شاركت في مفاوضات اعدادها[359]

الفرع الثاني

الأحوال المستثناة من التحديد القانوني للمسؤولية

إذا كان مبدأ التحديد القانوني للمسؤولية مقررا كقاعدة عامة حماية للنّاقل البحري وتحقيقا للتوازن بين مصلحة النّاقل والمسافر كما أشرنا من قبل ، فمن الطبيعي ألّا تظل هذه الحماية مبسوطة عليه إذا كان لا يستحقها نتيجة ارتكابه بعض التصرفات أو السلوكيات التي من شأنها أن تحول دون تمسك النّاقل بالتحديد القانوني للمسؤولية فيلزم بتعويض كامل الضرر على نحو ما تقضي به القواعد العامة في القانون المدني.

وقد نصّت المادة 849 ق ب ج على ذلك بالقول " يسقط حق النّاقل في الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة السّابقة إذا أثبت بأنّ الضّرر الحاصل كان نتيجة فعل أو إهمال النّاقل بتعمّد لإحداث الضّرر أو إذا كان متيقنا من امكانية حدوثه "

لم تشذ اتفاقية بروكسيل 1961 عن هذا المبدأ فقضت المادة السابعة منها ب " يسقط حق النّاقل في الاستفادة من التحديد الخاص بالمسؤولية المنصوص عليه في المادة 6 ، إذا ثبت بأنّ الضّرر ناجم من جراء عمل النّاقل أو إهماله ، وذلك إمّا بقصد إحداث الضّرر أو المجازفة مع التيقن من وقوع الضرر إحتماليا "

كما سارت اتفاقية أثينا 1974 وبرتوكولاتها المعدلة على نفس المنوال ، فنصّت من خلال المادة الثالثة عشر على " 1. يحرم النّاقل من حدود المسؤولية المشار اليها في المادتين 07 و 08 و الفقرة 01 من المادة 10 ، إذا أثبت أنّ الضّرر ناتج عن

[359] Cécile Legros, les méandres des sources applicables à la responsabilité civile contractuelle du transporteur de passagers par voie maritime, Revue critique de Droit International privé, 2013, P400.

فعل أو امتناع عن فعل ارتكبه النّاقل ، إمّا بنيّة التسبب في هذا الضرر ، أو بتهور مع التيقن من احتمال حدوث هذا الضرر "

من خلال استعراضنا لما جاء به المشرّع الجزائري وجاءت به الاتفاقيات الدولية يتضح أنّهم ذهبوا الى اسقاط حق النّاقل في الاستفادة من تحديد المسؤولية إذا ثبت أنّ الضرر الحاصل ناتج عن الفعل أو عدم الفعل العمدي للنّاقل (ويعرف بالغش لدى الأنظمة اللّاتينوجرمانية ، أمّا لدى الأنظمة الأنجلوساكسونية فيعرف ب الخطأ الارادي) ، أو ناتج عن اهمال النّاقل مع تيقنه من احتمال وقوع الضّرر نتيجة هذا الاهمال[360] وهو الخطأ غير المغتفر كما يسميه القضاء الحديث[361]

نشير هنا الى تفادي الاتفاقيات الدولية المذكورة استعمال مصطلح "الغش" أو " الخطأ غير المغتفر " بشكل صريح ، لأنّ لكليهما مدلولات تختلف من نظام قانوني الى آخر[362] فقوانين العائلة الأنجلوساكسونية لا تعرف فكرة الغش أو الخطأ الجسيم وإنما تأخذ بمفهوم الخطأ الإرادي(سوء السلوك الارادي Wilful misconduct)

---

[360] سار المشرّع المصري في نفس الاتجاه ، فنص من خلال المادة 259 من قانون التجارة البحرية على " لا يجوز التمسك بتحديد المسؤولية إذا ثبت أنّ الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر عنه أو من نائبه بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث "

[361] ايمان فتحي حسن الجميل ، المرجع السابق ، ص249.

[362] بذلك تكون الاتفاقيات الدولية في مجال النّقل البحري للمسافرين قد استفادت من الخطأ الذي وقعت فيه اتفاقية وارسو للنّقل الجوي لسنة 1929 حينما حصرت حالات بطلان تحديد المسؤولية من خلال المادة 25 في تولّد الضرر عن الغش أو عن خطأ يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلا للغش ، فهذه الاحالة الى القوانين الوطنية تضيع غرض التوحيد الذي تستهدفه الاتفاقيات الدولية ، كما أنّ استعمال الاصطلاح الذي ينتمي الى المدرسة الفرنسية وهو الغش (Le Dol) غير معروف لدى بعض الشرائع الأخرى و خاصة الأنجلوأمريكية التي تعرف اصطلاحا آخر هو سوء السلوك الارادي "Wilful misconduct " الذي لا يقتصر على المدلول الدقيق لاصطلاح le dol الفرنسي ، مما أدّى الى اعادة النظر في المادة 25 من الاتفاقية وتعديلها بموجب برتوكول لاهاي لسنة 1955 بالعدول عن استعمال اصطلاح " الغش" و الاكتفاء بوصف الأخطاء بأنّها عمدية ، أو قريبة من العمد لما يصاحبها من ادراك احتمال تسببها في الضرر (غير مغتفرة).

والخطأ الإرادي هو كل فعل يتم بارتكاب فاعله سلوكا أو امتناعا مصحوبا برعونة مع وعي باحتمال نشوب الضرر.[363]

أولا – الخطأ العمد أو الغش :

إذا قصد النّاقل بفعله أو امتناعه الذي نشأ عنه الضرر احداث ذلك الضرر فلا شك أننا نكون أمام حالة عمد أو غش (الغش في مفهومه الحديث مرادف للخطأ العمد) والقاعدة أنّ الغش يفسد كل قواعد القانون.[364]

لم تتعرّض الاتفاقيات الدولية المذكورة آنفا والتشريع الجزائري[365] الى تعريف الغش بينما عرّف القانون الروماني القديم فكرة الغش (dolus) ، كما عنى فقهاء القانون الفرنسي ومنهم الفقيهان ريبير وبلانيول وجون لوك بتحديد معنى الغش ، فعرّف على أنّه انصراف ارادة النّاقل الى ارتكاب الفعل أو الامتناع غير المشروع ، فضلا عن انصرافها الى احداث الضّرر[366] ، فالغش يتميّز أساسا بالإرادة وسوء القصد ، ما يلزم توافر عنصرين لوقوع الغش هما الوعي (أي ارتكاب الفعل عن وعي وبصيرة بالنتيجة المترتبة عليه) ، وقصد الاضرار فلا يكفي لتوافر الغش مجرد ارادة الفعل الضار ، بل

---

[363] في مفهوم Wilful misconduct و مقارنته بالخطأ الجسيم أنظر :

HASSANIA CHERKAOUI, Op.cit, P 46, 47.

[364] كمال حمدي ، مسؤولية النّاقل البحري للبضائع ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، مصر ، 2003 ص133.

[365] نصّت المادة 178 ق م ج " يجوز الاتفاق على اعفاء المدين من أية مسؤولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدي الّا ما ينشأ عن غشه أو عن خطئه الجسيم غير أنّه يجوز للمدين أن يشترط اعفاءه من المسؤولية الناجمة عن الغش أو الخطأ الجسيم الذي يقع من أشخاص يستخدمهم في تنفيذ التزامه "

« Le dol ; la faute intentionnelle ou la faute dolosive : la faute volontaire dont l'auteur a délibérément recherché le dommage causé. » Jean-Luc AUBERT, Yvonne FLOUR, Eric SAVANX Les obligation, « Le rapport d'obligation » Dalloz ,Paris ,1999, p124
..

أنظر: دلال يزيد، المرجع السابق ، ص 294.

يجب ان يتوافر سوء النيّة بقصد الاضرار بالآخرين[367]. بالرغم من أنّ محكمة النقض الفرنسية أصدرت أحكام أخذت فيها بالمفهوم الموسع للغش من خلال عدم اشتراط نيّة احداث الضّرر ، فإنّها تراجعت وأصدرت أحكاما خلصت بها للمفهوم التقليدي للغش والذي يعد قصد الإضرار عنصرا جوهريا فيه ونشير هنا الى أنّ معيار تحديد الغش هو معيار موضوعي يقدر بالنّظر الى سلوك الرجل المعتاد اذا وضع في نفس الظروف[368]

أمّا إثبات غش النّاقل فيكون من خلال اثبات انصراف إرادته إلى ارتكاب الفعل أو الامتناع ، والى النتيجة المترتبة على الفعل أو الامتناع ويقع عبء ذلك على عاتق المضرور[369] ، مثال ذلك قيام تابعي الناقل بسرقة أمتعة المسافر ، ومتى أثبت هذا الأخير غش النّاقل حرمه من التحديد القانوني للمسؤولية.

ثانيا – الخطأ غير المغتفر (عدم الاكتراث) :

اشترط المشرّع الجزائري والاتفاقيات الدولية لاستبعاد التقييد القانوني لمسؤولية النّاقل البحري والزامه بالتعويض الكامل، أن يكون خطأ النّاقل خطأ عمدي، أي ارتكب بقصد احداث الضّرر، أوخطأ مشابها للخطأ العمدي، وهو الذي عبرّت عنه النّصوص

قرارية قويدر ، أثر الغش و الخطأ الجسيم على التعويض في النقل البحري للبضائع ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل العدد السادس منشورات مخبر القانون البحري و النقل بجامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، 2018 ص 98.

[367] عيسى غسان ربضي ، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضّرر الواقع على الأشخاص و أمتعتهم ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، الأردن 2008 ، ص 213.

[368] عيسى غسان ربضي ، المرجع السابق ، ص 213.

[369] كمال حمدي ، المرجع السابق ، ص 134. .

بالإهمال أوالاستهتار وعدم الاكتراث، أوكما يعرف بالخطأ غير المغتفر أو الخطأ الارادي[370] .

وعدم الاكتراث هو مصطلح مستمد كما ذكرنا من قبل من القانون الأنجلوساكسوني الذي يعرف فكرة "Wilful misconduct" أي السلوك المتعمد والارادي وهو الاقدام على ارتكاب الفعل أو الامتناع عنه رغم ادراك احتمال وقوع ضرر نتيجة ذلك ، أي دون اكتراث ودون مبالاة بما سيحدث ، لذلك يعتبر عدم الاكتراث أو الخطأ غير المغتفر وسطا بين الخطأ العمدي الذي يتطلب وجود نيّة الاضرار والخطأ الجسيم الذي يتميّز عن الخطأ اليسير بخطورة النتائج المترتبة عليه ولكنّ تنتفي فيه نيّة الاضرار فالخطأ غير المغتفر أشد جسامة من الخطأ الجسيم لأنّ مرتكبه يدرك احتمال وقوع الضرر ، الاّ أنّه أقل جسامة من الغش أو العمد لغياب نيّة الاضرار[371] ، وهو بذلك ينطوي على عنصرين :

1- أن تنصرف ارادة النّاقل الى ارتكاب الفعل أو الامتناع ، فإذا كان الفعل غير ارادي فإنّه لا يعد عدم اكتراث ولا يحرم النّاقل من حق التمسك بتحديد المسؤولية[372].

2- أن يكون النّاقل لحظة اتيان الفعل أو الامتناع على علم تام باحتمال وقوع ضرر جسماني للمسافر او لأمتعته كأثر يترتب على ارتكابه الفعل أو الامتناع ، بل أكثر من هذا يمكن أن تتحقق حالة عدم الاكتراث في الحالة التي يجب على النّاقل أن يعي احتمال حدوث الضّرر كأثر يترتب على الفعل أو الامتناع الذي يصدر عنه.

---

[370] "لخطأ غي المغتفر غير جديد على الفكر القانوني و لا على فقه المسؤولية المدنية فقد سبق أن تناوله المشرّع الفرنسي في نطاق قانون العمل لاستبعاد تقييد مسؤولية رب العمل عن اصابات عماله كما قبله القضاء في احكامه " . ايمان فتحي حسن الجميل ، المرجع السابق ، ص 255.

[371] ابراهيم الدسوقي ابو الليل ، المرجع السابق ، ص 208.

[372] كمال حمدى ، المرجع السابق ، ص 136.

مثال ذلك إصرار ربّان إحدى السّفن الدخول الى أحد الموانئ ليلا رغم علمه أنّ الدخول الى هذا الميناء يتطلب المرور عبر قناة ملاحية وهذه القناة غير مجهزة بالأنوار والعلامات الملاحية التي تساعد على اجتياز هذه القناة ليلا ، مما أدّى الى جنوح السفينة وارتطامها بالشعب المرجانية الموجودة بالمنطقة مخلفا تضرر البضاعة والمسافرين[373] .

ومن تطبيقات الخطأ غير المغتفر في نطاق النّقل البحري أيضا ، اهمال النّاقل وعدم استعلامه عن الحالة الجوية المحيطة بالرحلة البحرية ، ومتابعته الابحار واحجامه عن ايقاف الرحلة أو تغيير مسارها رغم أنّه كان يستطيع ذلك ، الأمر الذي يؤدي الى تعرّض السفينة للحادث وإلحاق أضرار بالمسافرين وأمتعتهم.

المطلب الثاني

التأمين على مسؤولية النّاقل البحري

يعد التأمين البحري من أقدم التأمينات التي عرفتها البشرية ، إذ سبق التأمين البري في الظهور بوقت بعيد نظرا للمخاطر التي تكتنف الملاحة البحرية[374] ، حيث يرجع أصل وجود هذا التأمين الى القرن الرابع عشر ، أين ظهرت أقدم وثيقة تأمين بحري في عام 1329، وبالنسبة الى النّصوص التشريعية الأولى تعد مراسيم قضاة برشلونة الصادرة في 21 نوفمبر 1435 و3 يونيو 1484 أوّل من تناول التأمين البحري[375] .

---

[373] ايمان حسن فتحي الجميل ، المرجع السابق ، ص255.

[374] طه مصطفى كمال ، التأمين البحري ، الدار الجامعية للنشر والتوزيع ، بيروت ، لبنان ، 1992، ص 09.

[375] Kara Like, Op.cit, p19.

وان كان مكان وتاريخ نشأة التأمين البحري لم يعرف على وجه التحديد ، إذ هنا رأي ذهب الى أنّ البابليين قد عرفوا التأمين في شكله التبادلي في القرن السادس بعد الميلاد. أنظر : محمود سمير الشرقاوي ، المرجع السابق ص 503.

وكما هو معلوم ينقسم التأمين البحري إلى : تأمين على البضاعة ، وتأمين على هيكل السفينة ، بالإضافة الى التأمين على المسؤولية المدنية. وبما أنّ هذا الأخير يندرج ضمن موضوع بحثنا سنكتفي بمعالجته دون غيره من أنواع التأمين الأخرى.

إنّ نظام التأمين على المسؤولية[376] يعد من أهم ضمانات مسؤولية النّاقل البحري وأهم وسيلة وقائية لحماية المسافر المضرور عموما ، فهو يعتبر أهم آليات الحماية ذات الطبيعة المزدوجة ، وأهم وسيلة لحماية النّاقل من ضرر الرجوع عليه بالتعويض جراء انعقاد مسؤوليته المدنية ، ومع ذلك فقد كان ينظر الى التّأمين على المسؤولية في نهاية القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين على أنّه عمل غير أخلاقي لارتباطه بفكرة الخطأ ، ومن ثمّ فالتأمين عليها كان يعني التأمين على الخطأ ، الّا أنّه تم التراجع عن ذلك مع تراجع الأخذ بالخطأ كأساس وحيد للمسؤولية وظهور فكرة الخطأ المفترض ، والمسؤولية الموضوعية[377] .

---

[376] ينقسم التأمين من حيث الموضوع الى نوعين من التأمين ، تأمين على الأضرار و تأمين على الأشخاص و التأمين على الأضرار بدوره ينقسم الى تأمين على الأشياء وتأمين على المسؤولية ، أمّا التأمين على الأشخاص ينقسم الى تأمين على الحياة وتأمين من الحوادث الجسمانية.

وهنا نشير الى اختلاف التأمين من الحوادث الجسمانية عن التأمين من المسؤولية ، فرغم أنّ كليهما يضمن اصابات تلحق جسم الانسان ، الّا أنّ الأوّل يغطي الأضرار التي تصيب المؤمّن له في جسمه وسلامته البدنية بينما التأمين من المسؤولية فيفترض فيه أنّ المؤمّن له هو الذي يحدث ضررا بالغير سواء كانت مسؤوليته ناشئة عن ضرر أصاب المضرور في جسمه أو في ماله ، فالمضرور هنا لا يؤمّن نفسه من الضرر الذي ألحقه به المؤمّن له المسئول ، بل هذا الأخير من يؤمّن نفسه من ضرر الرجوع عليه بالتعويض نتيجة انعقاد مسئوليته .

وبذلك فالتأمين من مسؤولية النّاقل البحري لا ينفي المسؤولية باعتباره اتفا ق من اتفاقات الإعفاء من المسؤولية وإنما يؤكد المسؤولية عن الأضرار ويعمل على حماية النّاقل البحري من الآثار السلبية لانشغال مسؤوليته ونشوء دين التعويض في ذمته ، فالتأمين هو "عقد يلتزم بمقتضاه المؤمن ، أن يضمن للشخص مسؤوليته عما يترتب على مايصدر عنه من ضرر للغير ، وذلك مقابل مايقوم به من أقساط دورية " أنظر حسين عامر ، المرجع السابق ص 576.

[377] أبو زيد رضوان ، القانون الجوي ، قانون الطيران التجاري ، دار الفكر العربي ، مصر ، 1974 ، ص 376.

الّا أنّ هذا لم يمنع من أن يعرف التأمين على مسؤولية النّاقل البحري للمسافرين في بداياته ترددا واحجاما من شركات التأمين لعدّة أسباب ، أهمها انطواء الرحلات البحرية على درجة كبيرة من المخاطر مما أدّى الى ارتفاع عدد الكوارث المرتبطة بالنّقل البحري ، بالإضافة الى ارتفاع تكاليف التعويض ، ليشهد بعد ذلك ازدهارا وإقبالا كبيرا من قبل هذه الشركات بسبب انتفاء نسبة كبيرة من الأسباب السابق ذكرها ، حيث استبعد شبح الكثير من مخاطر السفر بحرا بعد التطور الكبير الذي عرفته صناعة السفن[378] وعلم الأرصاد الجوية ، فقد أدّى التطور التكنولوجي الى استبعاد الكثير من مخاطر البحر فسجل تناقصا ملحوظا في الكوارث البحرية ، ضف الى ذلك فقد شجع تبني الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية لنظام تحديد المسؤولية وما يوفره هذا الأخير من مزايا اقتصادية للنّاقل وشركات التأمين على اقتحام مجال التأمين البحري دون خوف من ارتفاع تكاليف التعويض الى حدود كبيرة تعجز شركات التأمين عن الوفاء.

وللإحاطة أكثر بهذا الموضوع سنحاول استعراض ما جاء به المشرع الجزائري (الفرع الأوّل) وجاءت به الاتفاقيات في هذا المجال (الفرع الثاني).

[378] رغم أنّ التطوّر الذي عرفته صناعة السفن قلل من مخاطر البحر ومن حوادث النّقل البحري ، الّا أنّ هذا التطوّر أوجد سفن عملاقة يبحر على متنها عدد هائل من المسافرين ، مما يثقل كاهل شركات التأمين بتعويضات ضخمة في حالة تعرض هذا النوع من السفن لأي حادث .

الفرع الأوّل

التأمين على مسؤولية الناقل البحري في التشريع الجزائري

لم يعرّف المشرّع الجزائري التأمين على المسؤولية ، ولكن تناوله بشكل عام من خلال الأمر 07/95 المعدل والمتمم بالقانون 04/06[379] المتضمن قانون التأمين الجزائري في المواد من 56 الى 59 ضمن القسم الخامس المتعلق ب : "تأمينات المسؤولية " من الفصل الأوّل الموسوم ب: " أحكام عامة " وكان ذلك ضمن الباب الأوّل الخاص بالتأمينات البرّية .

فنصّت المادة 56 من قانون التأمينات على أنّه " يضمن المؤمن التبعات المالية المترتبة على مسؤولية المؤمن له المدنية بسبب الأضرار اللّاحقة بالغير"[380]

كما نصّت المادة 59 على أنّه " لا ينتفع بالمبلغ الواجب على المؤمن او بجزء منه إلّا الغير المتضرر أو ذوو حقوقه مادام هذا الغير لم يستوف حقه في حدود المبلغ المذكور من النتائج المالية المترتبة عن الفعل الضار الذي سبب مسؤولية المؤمن له. "

من خلال هذين النّصين يمكننا القول أنّ التأمين على المسؤولية المدنية ، هو ذلك العقد الذي يلتزم بمقتضاه المؤمن بضمان الأضرار التي تلحق بالمؤمن له نتيجة لمتابعة الغير له بسبب قيام مسؤوليته المدنية ، مقابل أقساط يدفعها المؤمن له .

وقياسا على ذلك يكون تعريف التأمين على مسؤولية النّاقل البحري للمسافرين على النحو التالي : " هو ذلك العقد الذّي يلتزم بمقتضاه المؤمن بضمان الأضرار التي قد

---

[379] الأمر 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 ، ج ر 13 لعام 1995 ، المعدل والمتمم بالقانون 06-04 المؤرخ في 20 فبراير 2006 ج ر 15 لعام 2006 المتعلق بالتأمينات.

[380] نذكر هنا أنّ التأمين يشمل المسؤولية المدنية ، لأنّه لا يمكن أن يشمل المسؤولية الجزائية للمؤمّن .

يتعرض لها النّاقل البحري من جرّاء مطالبات المسافرين أو ورثتهم لجبر الضرر اللّاحق بهم خلال فترة النّقل عن طريق دعوى المسؤولية ."

تجدر الإشارة الى أنّ المشرّع الجزائري لم يتناول التأمين البحري والتأمين على مسؤولية النّاقل البحري ضمن التقنين البحري وهذا على خلاف المشرّع الفرنسي [381] لكنّه عالجهما بمقتضى الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات في موضعين مختلفين :

أولا – التأمينات البحرية :

تناولها المشرّع الجزائري من خلال الباب الثاني من الكتاب الأوّل من الأمر 07/95 وهي تشمل وفقا لأحكام هذا الباب التأمين على هيكل السفينة والتأمين على البضاعة والتأمين على المسؤولية المدنية ، وقد أشارت المادة 92 من هذا الأمر على تطبيق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين يهدف الى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري دون أن يشمل تأمين الأخطار المرتبطة بملاحة النزهة التي تخضع لأحكام التأمينات البرية[382] ، والتأمين على هيكل السفينة هو تأمين يهدف الى تعويض مستغل السفينة عن الأضرار التي تتعرض لها هذه الأخيرة نتيجة الأخطار البحرية من حريق وغرق وتلف[383] . بينما التأمين على البضاعة ، فهو تأمين يضمن بمقتضاه الأضرار اللّاحقة بالبضاعة المنقولة بحرا في حالة تعرضها للفقدان أو التلف[384] .

---

[381] على خلاف المشرّع الجزائري أدرج المشرّع الفرنسي الزامية التأمين على مسؤولية النّاقل البحري للمسافرين في المادة L.5123-2 من قانون النّقل الفرنسي.

[382] المادة 92 ق.التأمينات .ج.

[383] المادة 131 ق. التأمينات " في حالة تعويض العطب ، لا تضمن إلا الأضرار المادية المتعلقة بالاستبدال أو الإصلاح المتفق على ضرورتهما لجعل السفينة صالحة للملاحة من جديد.

[384] المواد من 136 الى 144 من ق. التأمينات.ج.

أمّا التأمين على مسؤولية النّاقل البحري عن الأضرار المادية والجسمانية التي تلحق المسافرين والذي يمثل موضوع بحثنا ، فقد نصّت عليه المادة 145 من ق.التأمينات بقولها " يهدف التأمين على مسؤولية مالك السفينة الى التعويض عن الأضرار المادية والجسمانية التي تلحقها السفينة بالغير أو التي تنتج من جراء استغلالها ، غير أنّ هذا التأمين لا ينطبق على الأضرار التي تلحقها السفينة بالغير والتي تكون مضمونة وفقا لأحكام المادة 132 أعلاه إلّا إذا تبيّن أنّ المبلغ المؤمن عليه في وثيقة التأمين " جسم السفينة " غير كاف ".

كما نصّت عليه المادة 146 من نفس القانون بقولها " يهدف التأمين على مسؤولية النّاقل البحري إلى التعويض عن الأضرار والخسائر اللّاحقة بالبضائع والأشخاص بمناسبة الاستغلال التجاري للسفينة "

من خلال نص المادتين المذكورتين أعلاه يمكننا القول أنّ الأضرار التي يغطيها التأمين على مسؤولية النّاقل البحري للمسافرين يشمل جميع الأضرار التي يمكن أن يتعرض لها المسافر خلال الرحلة البحرية ، والتي تتمثل خصوصا في الاصابات الجسمانية والوفاة بالإضافة الى الأضرار النّاجمة عن هلاك الأمتعة أو ضياعها كما نص عليه القانون البحري الجزائري.

ثانيا – الزامية التأمين على مسؤولية النّاقل البحري في التشريع الجزائري :

مثلما لم يتناول المشرّع الجزائري التأمينات البحرية ضمن التقنين البحري لم ينص أيضا على الزامية التأمين على مسؤولية النّاقل البحري في هذا القانون ، كما أنّ الاتفاقات الدولية التي صادقت عليها الجزائري لم تتعرض هي الأخرى الى ذلك[385].

[385] والمقصود بذلك اتفاقية بروكسيل لعام 1961 المتعلقة بالمسافرين ، واتفاقية بروكسيل 1967 المتلقة بالأمتعة اللتان صادقت عليهما الجزائر.

الّا أنّه بالرجوع الى الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات ، وبالضبط الى القسم الأوّل من الفصل الثاني من الكتاب الثاني نجده قد جعل التأمين على مسؤولية النّاقل البحري من التأمينات الالزامية ، فقد قضت المادة 147 من هذا الأمر على أنّ تأمينات المسؤولية تكون موضوع اتفاقيات خاصة تبرم بين المؤمن والمؤمن له دون الإخلال بأحكام المادة 145 والمادة 193[386] التي نصّت بدورها على أنّ النّاقل ملزم باكتتاب تأمين لدى احدى شركات التأمين المعتمدة بالجزائر لتغطية مسؤوليته المدنية تجاه الأشخاص والبضائع المنقولة وتجاه الغير[387].

وتكريسا للطبيعة الإلزامية للتأمين على مسؤولية النّاقل البحري في التشريع الجزائري تم انشاء لجنة إشراف على التأمينات تتصرف كهيئة رقابة بواسطة الهيكل المكلف بالتأمينات لدى وزارة المالية[388] ، كما تم النّص على تعرض النّاقل لمتابعات جزائية تتمثل في غرامات جزائية تتراوح بين 5000 الى 100.000 دج ، في حالة عدم امتثاله لإلزامية التأمين المنصوص عليها في المواد 192 و 193 و 194 من قانون التأمينات [389]

تجدر الإشارة الى أنّ المشرّع الجزائري قد أوجب من خلال الفقرة الثانية من المادة 193 من الأمر 95-07 أن لا يقل المبلغ المؤمن عليه لتعويض الأضرار التي تلحق الأشخاص المنقولين عن مقدار مسؤولية النّاقل المحددة في التشريع الجاري به العمل

---

[386] المادة 147 ق .التأمينات .ج .

[387] لازالت الشركة الجزائرية لتأمينات النّقل تحتكر عقود التأمين البحري والجوي ، ونظرا لشدة مخاطرها فهي تعيد التأمين للشركة المركزية لإعادة التأمين والتي تحتفظ بنسبة معينة من المخاطر وتحوّل ما زاد على قدرتها إلى شركات أجنبية . أشار اليه: جديدي معراج ، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري ، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر ، 2004 ص159.

[388] المواد 209 وما يليها من قانون التأمينات.

[389] المادة 199 ق. التأمينات .ج " يعاقب على عدم الامتثال لإلزامية التأمين المنصوص عليه في المواد 192 و193 و194 و195 و196 أعلاه بدفع غرامة من 5000 الى 100.000دج..."

في هذا المجال[390] ، وبهذا يكون لشركات التأمين حق الارتكاز على مبدأ تحديد المسؤولية عند تحديد قيمة التعويضات المستحقة للمسافر المضرور ، كما يمنحها حق الغاء تغطية حالات المسؤولية غير المحدودة المشار اليها سابقا[391] .

وفي الأخير يمكننا القول أنّ المشرّع الجزائري قد تدخل من خلال قانون التأمينات وفرض على الناقلين البحريين للمسافرين اكتتاب تأمين يغطي مسؤوليتهم إزاء المسافرين.

الفرع الثاني

التأمين على مسؤولية النّاقل البحري في برتوكول لندن 2002

لم تنص الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنّقل البحري للمسافرين على الزامية التأمين على مسؤولية النّاقل البحري الى غاية صدور برتوكول عام 2002 المعدل لاتفاقية أثينا لعام 1974 .

على إثر الكارثة التي خلّفت وفاة تسع مائة شخص نتيجة غرق السفينة ليستونيا (L'Estonie) بتاريخ الثامن والعشرون من شهر سبتمبر عام ألفين وتسعمائة وأربعة وتسعون في بحر البلطيق ، قرّرت المنظمة البحرية الدولية إعادة النّظر في قواعد السلامة بخصوص السفن النّاقلة للمسافرين التي جاءت بها الاتفاقية الدولية سولاس (Solas) لسنة 1990 ، تقدمت المملكة المتحدة خلال الدورة السابعة للجنة القانونية للمنظمة البحرية الدولية في شهر أكتوبر من سنة 1996 بمشروع قانون يتعلّق بالتأمين الإجباري من مسؤولية النّاقل البحري الدولي ، تم تجسيده عقب أعمال المنظمة البحرية الدولية لسنة 2002 الذي تم فيه تعديل اتفاقية أثينا لسنة 1974

---

[390] وهنا يتم الرجوع الى أحكام القانون البحري ، الذي يحيلنا بدوره الى الاتفاقيات الدولية .

[391] المادة 110 ق.التأمينات.ج " على أنّه يعتبر التأمين لاغيا في جميع حالات الغش الذي يرتكبه المؤمن له "

ببرتوكول 2002 من خلال إدخال عدّة اصلاحات على قانون مسؤولية الناقل البحري للمسافرين ، أهمّها رفع الحدود القصوى للتعويض ، الذي أدى بدوره الى فرض الزامية التأمين ضمانا لحصول الضحايا أو ورثتهم على مبالغ التعويضات التي أصبحت ضخمة وقد يعجز النّاقل عن دفعها.

أولا- آلية التأمين الالزامي في برتوكول لندن 2002 :

يتألّف التأمين البحري كما ذكرنا من قبل من التأمين على الضّرر الذي يلحق بالسفينة وعقد تأمين يتعلق بالبضاعة ، وعقد تأمين يتعلّق بالمسؤولية يشمل المسؤولية المدنية للنّاقل والمسؤولية المدنية لمالك السفينة.

ويتضمّن هذا الأخير آليات تكفل ضمان تأمين سلامة المسافرين عن طريق إدراج تأمين إجباري من المسؤولية ، كما هو الحال مع اعتماد برتوكول 2002 الذي فرض على النّاقل تقديم تأمينا الزاميا أو ضمان مالي يغطي مسؤوليته القانونية ويسمح للمسافرين بالحصول على تعويض عن الأضرار التي لحقتهم.

حيث نصّت الفقرة الأولى من المادة الرابعة(1/4) من الاتفاقية على أنّه عندما يتم نقل المسافرين على متن سفينة مسجلة في دولة طرف ومصرح لها بنقل أكثر من اثني عشر راكبًا وتكون هذه الاتفاقية قابلة للتطبيق ، فإنّ النّاقل الذي يوفر فعليًا كل أو جزء من النّقل يكون مطالبًا بالحصول على تأمين أو ضمان مالي آخر ، مثل سند من بنك أو مؤسسة مالية مماثلة لتغطية مسؤوليته بموجب هذه الاتفاقية فيما يتعلق بالوفاة أو الإصابات والأذى الجسدي للركاب. يجب ألّا يقل حد التأمين الإجباري أو أي ضمان مالي آخر عن 250000 وحدة حسابية لكل راكب لنفس الحادث[392].

[392]**Article 4.1 protocole 2002** « 1. Lorsque des passagers sont transportés à bord d'un navire immatriculé dans un État Partie qui est autorisé à transporter plus de douze passagers et que la présente Convention est applicable, le transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité en vertu de la présente Convention eu égard à la mort ou aux lésions corporelles

من خلال استقراء نص هذه المادة يتبيّن أنّ الزامية التأمين التي فرضتها الاتفاقية تكون فقط على السفن التي تحمل أكثر من 12 مسافرا ويجب تعيين حد التأمين على الأقل على 250.000 وحدة حقوق سحب خاصة وهو الحد المطبق على المسؤولية الكاملة للنّاقل في حالة وقوع حدث بحري.

ثانيا- إثبات الاشتراك في التأمين :

يتم اثبات الاشتراك في التأمين من خلال شهادة التأمين التي تصدر من قبل السلطة المختصة في دولة تسجيل السفينة[393] ، ويجب أن تكون هذه الشهادة على ظهر السفينة كدليل على القيام بالتأمين.

لذلك وضمانا لحسن سير هذا النظام يجب على الدول الأطراف في الاتفاقية إجراء فحوصات للتحقق من وجود شهادات التأمين على السفن التي تدخل أو تغادر ميناء على أراضيها. بالإضافة إلى ذلك تلتزم الدول بحظر جميع السفن التي ترفع علمها من الإبحار بدون شهادة التأمين ، وقد تم تقديم شهادة تأمين نموذجية كملحق لاتفاقية أثينا وأخرى مرفقة بإرشادات المنظمة البحرية الدولية لتطبيق اتفاقية أثينا المعتمدة في 19 أكتوبر 2006 والتي تتعلق بمخاطر الحرب التي يجب تغطيتها بالتأمين الإجباري.

---

de passagers. La limite de l'assurance obligatoire ou autre garantie financière ne doit pas être inférieure à 250 000 unités de compte par passager pour un même événement… »

[393] وثيقة التأمين " La police d'assurance " هي الورقة التي يحررها المؤمن والتي تثبت وجود عقد التأمين ، وقد جرى العمل على اعداد نماذج مطبوعة يفرغ فيها عقد التأمين من طرف شركات التأمين تتضمن الشروط العامة المألوفة لكل أنواع التأمين ، وشروط أخرى خاصة تتعلق بطبيعة التأمين ونوع المخاطر ، وحتى يكون وثيقة التأمين أثر قانوني يجب أن تتوفر على البيانات التالية الواردة في المادة 98 من الأمر 95-07." تاريخ ومكان الاكتتاب ، اسم الأطراف المتعاقدة ومقر اقامتها مع الاشارة عند الاقتضاء الى أنّ مكتتب التأمين يتصرف لحساب مستفيد معيّن أو لحساب من سيكون له الحق فيه ، الشيء أو المنفعة المؤمن عليها ، الأخطار المؤمن عليها و الأخطار المستبعدة ، مكان الأخطار و مدة الأخطار المؤمن عليها ، المبلغ المؤمن عليه ، مبلغ قسط التأمين الشرط الأ دنى أو لحامله إذا تم الاتفاق عليه توقيع الطرفين المتعاقدين ."

كما وردت قائمة بالتفاصيل الإلزامية التي يجب أن تظهر في هذه الشهادة بموجب الفقرة الثانية من المادة الرابعة (2.4) من بروتوكول 2002 ، وهذه التفاصيل تتمثل في : اسم السفينة ورقم تسجيلها وميناءها الأصلي. المكان الرئيسي للسفينة عمل الناقل الذي يوفر فعليًا كل أو جزء من النقل ، ورقم تعريف المنظمة البحرية الدولية للسفينة ونوع ومدة الغطاء ، واسم وموقع مكان العمل الرئيسي لشركة التأمين أو الشخص الذي يقدم المال الضمان ، ومدة صلاحية شهادة التأمين التي لا يمكن أن تتجاوز مدة صلاحية التأمين أو الضمان المالي .

ثالثا– إقامة دعوى مباشرة من قبل المسافر ضد شركة تأمين الناقل :

لقد اعتُبر إمكانية اتخاذ المسافر إجراءات مباشرة ضد شركة التأمين على النّاقل آليـة أساسية لضمان حماية أفضل للمسافرين البحريين في إطار نظام التأمين الإجباري[394]

حيث نصّت الفقرة العاشرة من المادة الرابعة من الاتفاقية على أن للمسافر الحق في اتخاذ إجراء مباشر ضد شركة التأمين على النّاقل، أو أي شخص يقدم الضمان المالي.

وفي المقابل تخوّل هذه الآلية للمدعى عليه، أي شركة التأمين، الاستفادة من جميع وسائل الدفاع التي يحق للنّاقل الاحتجاج بها. وبالتالي فإنّ شركة التأمين التي رفع المسافر المضرور دعوى مباشرة ضدها يمكنها الاستفادة من حالات الإعفاء التي يحتج بها عادة المؤمن له ، أي النّاقل في سياق دعوى المسؤولية المرفوعة ضده. فعندما يكون الضرر ناتجًا عن عمل حربي ، أو عدوان أو حرب أهلية ، أو تمرد أو ظاهرة طبيعية لها طابع القوة القاهرة ، أو إذا كان الضرر ناتجًا عن خطأ الضحية أو

[394] وهذا ما ذهب اليه المشرّع الجزائري من خلال المادة 619 ق م ج التي نصت على " يلتزام المؤمن بمقتضى عقد التأمين أن يؤدي الى المؤمن له أو الى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيراد أو عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقيق الخطر المبين في العقد "

فعل من قبل طرف ثالث يجوز للمؤمن أن يبرئ نفسه. كما يجوز لشركة التأمين أيضًا الاحتجاج بوسائل الدفاع المتاحة للنّاقل عندما ينجم الضرر عن سوء سلوك متعمد أو خطأ لا مبرر له من جانب المؤمن له.

ومع ذلك، لا يمكن للمؤمِّن الاستفادة من وسائل الدفاع الأخرى التي يمكن تبريرها

في الدعوى المرفوعة من قبل المؤمن عليه ضده. من خلال هذه الآلية ، وبذلك تمت حماية الضحية مرة أخرى بواسطة تجنب الدفوع ، مثل عدم دفع أقساط التأمين من قبل المؤمن له هذا ويحق للمدعى عليه في كل الحالات إلزام النّاقل بالانضمام الى الإجراءات[395]

نشير في الأخير الى أنّ بعض الفقه قد ذهب الى اعتبار اعطاء النّاقل البحري حق اكتتاب تأمين يغطي مسؤوليته المدنية اتجاه المسافرين من شأنّه أن يحرره من أية مسؤولية فالتأمين في ظل مبدأ المسؤولية المحدودية يدفع النّاقل الى عدم الأخذ بالحيطة والحذر ويجعله مطمئنا ولو حكم عليه بالتعويض ، وبالتالي يضيع الأثر الوقائي لمسؤولية النّاقل البحري ، الأمر الذي يجعل هذا التأمين مجحفا وعديم الأهمية والفائدة.

الّا هذا الفقه ضعيف ، وتم الرد عليه بالقول : أنّ ما يجعل النّاقل البحري وتابعيه يجتنبون ارتكاب خطأ أو اهمال ليس تفادي تقرير مسؤوليته المدنية ، وإنما ما قد يترتب

[395] **Article4/10 protocole 2002** «…Toute demande en réparation couverte par une assurance ou autre garantie financière en vertu du présent article peut être formée directement contre l'assureur ou autre personne fournissant la garantie financière. Dans un tel cas, le montant figurant au paragraphe 1 constitue la limite de la responsabilité de l'assureur ou autre personne fournissant la garantie financière, même si le transporteur ou le transporteur substitué n'est pas en droit de limiter sa responsabilité. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le transporteur mentionné au paragraphe 1 serait fondé à invoquer conformément à la présente Convention (excepté ceux tirés de la faillite ou de la mise en liquidation). De surcroît, le défendeur peut se prévaloir du fait que le dommage résulte d'une faute intentionnelle de l'assuré, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par l'assuré contre lui. Le défendeur est dans tous les cas en droit d'obliger le transporteur et le transporteur substitué à se joindre à la procédure »

على الخطأ أو الإهمال من فقد السفينة وطاقمها ، أي اجتناب الأثر السلبي الذي قد يلحق بذمته المالية ، كما أنّ التأمين من المسؤولية لا يمكن أن يكون الّا ضمانا إضافيا للمسافر وأمانا ماليا للنّاقل البحري ، فهو جاء ليوفّق بين ديمومة وحيوية النّقل البحري وبين ضمان حصول ضحايا الكوارث البحرية على التعويضات المستحقة.

الفصل الثاني

النّاقل البحري للمسافرين في مواجهة دعوى المسؤولية

رأينا فيما سبق كيف أنّ عقد النّقل البحري رتب عدّة التزامات على عاتق النّاقل أهمها المحافظة على السّلامة الجسدية للمسافرين ، والمحافظة على أمتعتهم من التلف والهلاك، وإذا ما أخلّ النّاقل البحري بتنفيذ أحد هذه الالتزامات وترتب عن هذا الإخلال ضرر أصاب المسافر ، فإنّ المسلك الطبيعي الذي يتبعه هذا الأخير أو ورثته من أجل الحصول على التعويض هو اللّجوء الى القضاء ، وذللك من خلال رفع دعوى المسؤولية ضد النّاقل البحري أو ممثليه.

الّا أنّه وعلى خلاف الجانب الموضوعي لنظام مسؤولية النّاقل البحري الذي حظي باهتمام التشريع والفقه على النحو السابق عرضه ، لم تحظى الأحكام الإجرائية لهذه المسؤولية بتشريع خاص (سواء في الاتفاقيات الدولية أو التشريع البحري الجزائري) ومع ذلك فقد انفردت ببعض القواعد المتميزة ، لاسيما فيما يتعلق بالجهات القضائية المختصة بالنظر في دعوى المسؤولية ، وأطراف هذه الدعوى (المبحث الأوّل) بالإضافة الى الآجال الواجب احترامها حتى لا تتعرض هذه الدعوى للانقضاء (المبحث الثاني)

المبحث الأوّل

أحكام دعوى المسؤولية

يمكن دراسة أحكام دعوى مسؤولية النّاقل البحري من خلال قسمين رئيسيين : يتمحور القسم الأوّل حول أطراف دعوى المسؤولية ، من مدعي ومدعى عليه(المطلب الأوّل) ، بينما يتمحور القسم الثاني حول الإجراءات القانونية لرفع الدعوى ، والتي تبرز من خلالها عملية الإخطار والمحكمة المختصة بنظر الدعوى [396](المطلب الثاني).

المطلب الأوّل

أطراف دعوى المسؤولية

من المعلوم أنّ دعوى المسؤولية الناتجة عن اخلال النّاقل البحري بأحد الالتزامات العقدية تشمل كل مدعي أو مدعى عليه يتمتع بالصفة وله المصلحة في التقاضي وفقا لما تقتضيه أحكام القواعد العامة في القانون[397].

بناء على ذلك سنقسم هذا المطلب الى فرعين ، الفرع الأوّل نبين فيه المدعي في دعوى المسؤولية على النّاقل البحري ، بينما نبيّن في الفرع الثاني صفة المدعى عليه في هذه الدعوى .

---

[396] تنص المادة 15 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على " يجب أن تتضمن عريضة افتتاح الدعوى تحت طائلة عدم قبولها شكلا البيانات الآتية : الجهة القضائية التي ترفع أمامها الدعوى – اسم ولقب المدعي وموطنه – اسم ولقب وموطن المدعى عليه فإن لم يكن له موطن معلوم ،فآخر موطن له – الإشارة الى تسمية وطبيعة الشخص المعنوي ومقره الاجتماعي وصفته ممثله القانوني أو الاتفاقي – عرض موجز للوقائع والطلبات والوسائل التي تؤسس عليها الدعوى عند الاقتضاء الى المستندات والوثائق المؤيدة للدعوى.

[397] تنص المادة 13 من ق إ م إ على أنّه " لا يجوز لأي شخص التقاضي ما لم تكن له صفة ، وله مصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون "

الفرع الأوّل

المدعي المضرور

بما أنّ المسافر هو الذي يرتبط بالناقل بموجب عقد النّقل ، لذلك يكون هو صاحب الحق في طلب التعويض عن الأضرار التي تلحقه نتيجة تنفيذ عقد النّقل ، الّا أنّ هذا الضرر اذا بلغ من الجسامة ما نتج عنه وفاة المسافر ، فإنّ حق طلب التعويض ينتقل آليا الى خلفاء المسافر المتوفى أو الأشخاص الذين في كنفه اذا كان لهم الحق في ذلك وفقا لقانون المحكمة المرفوعة أمامها الدعوى[398]

أولا – حق المسافر في دعوى المسؤولية:

بما أنّ المستفيد من خدمة النّقل البحري هو المسافر الذي يرتبط بعقد نقل صحيح مع النّاقل فالأصل أن يكون هو الطرف المدعي في دعوى المسؤولية ، إذ عادة ما يكون هو المتضرر الوحيد من عملية النّقل ، فهو الذي يطالب بالتعويض ، وغير المضرور ليس الحق في ذلك [399] ، والمسافر كما عرفته الفقرة الثالثة من المادة الأولى من اتفاقية بروكسيل لعام 1961 هو " الشخص الذي ينقل على السفينة بموجب عقد النّقل."

ويثبت هذا الحق أيضا للنّائب القانوني للمسافر المضرور الذي يمكنه القيام مقام المسافر في المطالبة بالتعويض ، فإذا كان المسافر قاصرا يكون نائبه هو وليّه أو وصيّه وإذا كان محجورا عليه هو القيم ، وإذا كان راشدا فنائبه هو الوكيل[400]

---

[398] محمد نصر محمد ، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة ، ط1 ، مكتبة القانون والاقتصاد الرياض ، السعودية ، 2012، ص 287.

[399] المادة 459 من ق إ م إ " لا يجوز لأحد أن يرفع دعوى أمام القضاء ما لم يكن حائزا لصفة التقاضي.."

[400] عبدالرزاق السنهوري ، المرجع السابق ، ص 773.

وللمسافر المضرور(الدائن) أن يرفع هذه الدعوى مستخدما في ذلك حقوق النّاقل (المدين) إذا ما توافرت شروط الدعوى غير المباشرة [401]

ثانيا- حق ذوي الحقوق في دعوى المسؤولية:

بيد أنّه هناك حالات يكون فيها المدعي غير المسافر ، كما لو أقيمت الدعوى من قبل الورثة أو من قبل من كان يعيلهم المسافر الذي توفي نتيجة الحادث الذي تعرّض له أثناء تنفيذ عقد النّقل ، وهنا يمكن أن ترفع دعوى المسؤولية من قبل الورثة نتيجة انصراف أثر عقد النّقل اليهم (نتيجة الضرر الموروث) ، كما يمكن أن ترفع دعوى المسؤولية من قبل الورثة ومن كان يعيلهم المسافر قبل وفاته بصفة أصلية نتيجة الأضرار الشخصية التي لحقت هم بسبب وفاة المسافر المعيل (نتيجة الضرر المرتد)[402].

أكّدت اتفاقية بروكسيل لعام 1961 هذا المفهوم من خلال نص الفقرة الثانية والثالثة من المادة العاشرة بقولها " ...2- في حالة تعرض المسافر لأضرار جسمانية لا يجوز أن ترفع دعوى المسؤولية الّا بواسطة المسافر شخصيا أو نيابة عنه.

3 – لا يجوز أن ترفع الدعوى الخاصة بالتعويض عن الضرر في حالة وفاة المسافر الّا بواسطة ذوي الحقوق أو من يعيلهم بشرط أن يكون أولئك الأشخاص مسموح لهم برفع الدعوى طبقا لقانون المحكمة التي تنظر النزاع. "

[401] محمد علي عمران ، المرجع السابق ، ص 201.

[402] أكثر تفصيل أنظر المبحث الأوّل من الفصل الأوّل من الباب الأوّل من الأطروحة.

الفــرع الثاني

المدعى عليه

يعتبر النّاقل البحري الذي تعاقد معه المسافر أو كما يعرف بالنّاقل المتعاقد [403] هو المدعى عليه الأصيل في دعوى المسؤولية فهو من يتحمّل مسؤولية الأضرار الجسمانية والأضرار التي تلحق أمتعة المسافرين ، الّا أنّ هذا الافتراض ليس مطلق إذ كثيرا ما تلجأ شركات النّقل البحري المتعاقدة إلى ابرام عقود إيجار أو استئجار لسفن مملوكة لشركات نقل أخرى ، فيعهد بتنفيذ عملية النّقل الى ناقل آخر يعرف بالنّاقل الفعلي الذي يقوم بالتأمين الفعلي لعملية النّقل كليا أو جزء منها ، كما يمكن أن يتدخل طرف ثالث في عملية النّقل البحري يتمثل في الوكيل بالعمولة للنّقل ، يتمثل دوره في التعاقد مع النّاقل باسمه ولحساب المسافر ، وتظهر هذه الصورة في منظمي الرحلات البحرية السياحية ووكالات السفر والسياحة[404].

تدخل كل هذه الأطراف في عملية النّقل البحري يجعلنا نتساءل عن مدى مسؤولية كل طرف اتجاه المسافر ؟ وهل سيكون كل طرف مسؤول مسؤولية كاملة كالنّاقل؟

للإجابة على هذا التساؤل لابد من التطرق الى موقف كل من المشرّع الجزائري والاتفاقيات الدولية من صفة الناقل البحري ، وصفة الأطراف الأخرى المتدخلة في عملية النقل.

أولا – صفة المدعى عليه في اتفاقية بروكسيل والتشريع الجزائري :

ذهبت اتفاقية بروكسيل لعام 1961 الى حصر صفة النّاقل البحري في الشخص الذي يبرم عقد النّقل مع المسافر ، حيث قضت المادة الأولى من الاتفاقية بأنّ "...

---

[403] محمود محمد عبابنة ، المرجع السابق ، ص 388.

[404] ايمان فتحي حسن الجميل ، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص ،المرجع السابق ، ص 282.

النّاقل ويشمل أحد أطراف العقد: مالك السفينة، سواء كان مالكا للسفينة أو مستأجر السفينة أو مجهز السفينة..." .

من خلال نص المادة المذكورة أعلاه يتضح أنّ اتفاقية بروكسيل لعام 1961 تبنّت معيار عام أساسه التعاقد مع المسافر لتحديد هوية النّاقل البحري للمسافرين ، الذي يمكن أن يكون مالكا للسفينة كما يمكن أن يكون مستأجرا لها ، وبالتالي لا ترفع دعوى المسؤولية الّا على النّاقل المتعاقد ، وهذا تقصير يشوب الاتفاقية لأنّها لم تتطرّق الى الحالات التي يستعين فيها النّاقل المتعاقد بشركات نقل أخرى لتقوم بعملية النّقل فعليا وبدلا عنه وبالتالي قصّرت الاتفاقية أيضا في تحديد مدى مسؤولية هذا النّاقل الفعلي في مواجهة المسافر.

أمّا المشرّع الجزائري فرغم تأثّره الواضح بنصوص اتفاقية بروكسيل لعام 1961 الّا أنّه أغفل تحديد صفة النّاقل البحري ، لكن بالرجوع الى نص المادة 821 من ق ب ج التي جاء فيها " يلتزم المجهز بموجب عقد نقل المسافرين بنقل المسافر وأمتعته عن طريق البحر ولمسافة معيّنة مقابل دفع المسافر أجرة السفر ".

يتضّح لنا من خلال نص هذه المادة أنّ المشرّع الجزائري أصبغ صفة النّاقل البحري على مجهز السفينة[405]، والمجهز كما عرّفته المادة 572 ق ب ج هو: " كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السّفينة على اسمه إمّا بصفته مالكا للسفينة وإمّا بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة ".

إنّ اكتفاء المشرّع الجزائري بإصباغ صفة النّاقل البحري على المجهز الذي يربطه عقد نقل بالمسافر يقودنا الى التساؤل عن صفة المجهز الذي لا يرتبط بعقد نقل مع

[405] وهذا حتى يجنّب المسافر مشقة البحث على اسم النّاقل في حالة عدم ذكر اسمه أو عدم وضوحه في عقد النّقل وقد أخذنا بهذا التفسير قياسا على ما أورده المشرّع الجزائري في مجال نقل البضائع ، حيث نصّت المادة 745 ق ب ج على أنّه " إذا لم يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن ، عد مجهز السفينة التي تحمل البضاعة على متنها هو الناقل وكذلك الحال عندما يذكر اسم النّاقل في وثيقة الشحن بشكل غير دقيق أو غير صحيح "

المسافر أو في حالة العكس ، وهو الحال في حالة إيجار السفن. ، ويقودنا الى التساؤل أيضا عن صفة الأشخاص الذين يتدخلون في عملية النّقل باعتبارهم أطراف في عقد النّقل أو بالنظر الى تدخلهم في تنفيذ عملية النّقل كما هو الحال بالنسبة للوكلاء بالعمولة.

1- صفة المدعى عليه في حال تأجير السفينة :

قياسا على ما ذهب اليه المشرّع الجزائري في مجال نقل البضائع من خلال القانون البحري فإنّ صفة النّاقل تنتقل بين المؤجّر والمستأجر وفق ثلاث فروض :

أ- في حالة استئجار السّفينة مجهزة على أساس الرحلة مهما كانت المدة : تنتقل صفة النّاقل الى المؤجر نظرا لاحتفاظه بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة[406] ، وفي هذه الحالة يكون المؤجر ناقلا فعليا ، بينما يكون المستأجر ناقلا متعاقدا ، وبالتالي يكون كليهما مسئولان بالتضامن إزاء المسافر.

ب- في حالة استئجار السفينة لمدة معيّنة ، يكون للمستأجر صفة النّاقل الفعلي والمتعاقد دون المالك[407] ، ويؤيّد ذلك القرار المؤرخ في 2001/06/20 الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا الذي قضت فيه بأنّ مستأجر السفينة لمدة معينة يتولى الاستغلال

التجاري بنفسه فيصبح ناقلا ومسئولا وحده عن هلاك السفينة والخسائر البحرية[408]

---

[406] المادة 651 ق ب ج " يحتفظ المؤجر الذي أبرم عقد استئجار السفينة بالرحلة بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة "

[407] المادة 701 ق ب ج " يعود التسيير التجاري للسفينة لمستأجر السفينة ، ويكون على الربان بحكم القانون ممثلا عن المستأجر في هذا المجال ويجب عليه التقيّد بتعليمات المستأجر وفي حدود أحكام عقد استئجار السفينة "

[408] الاجتهاد القضائي للمحكمة العليا ، قسم الوثائق للمحكمة العليا ، الديوان الوطني للأشغال التربوية ، سنة 2003.

ج- في حالة استئجار السفينة بهيكلها : يكون للمستأجر صفة النّاقل المتعاقد والفعلي على أساس تمتعه بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة[409].

يتبيّن مما سبق أنّ تحديد نوع إيجار السفينة أمرا بالغ الأهمية في تحديد صفة النّاقل وهذا ما أكده قرار المحكمة العليا رقم 119766 الصادر بتاريخ 22 نوفمبر 1994 الذي اعتبرت فيه تحديد نوع إيجار السفينة ضروري لتحديد صفة النّاقل[410]

2- صفة المدعى عليه في حال تدخل الوكيل بعمولة في عملية النّقل :

رأينا أنّ ايجار السفينة عارية أو مجهزة يعد وسيلة تعاون فيما بين شركات النّقل البحري ومن شأن ذلك إضفاء صفة الناقل البحري إمّا على مؤجر السفينة أو مستأجرها أو على كليهما حسب الحالة.

إلّا أنّ هذه الصفة قد تمتد لتشمل أشخاصا غير شركات النّقل البحري ، وذلك بحسب كون هؤلاء الأشخاص أطرافا في عقد النّقل البحري ، أو بالنظر لتدخلهم في تنفيذ عملية النّقل ، وهو الحال بالنسبة للوكلاء بالعمولة الذين قد يتعدى دورهم مجرد التوسط .

أمام تقصير الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري في عدم تنظيمهم للوكالة بالعمولة للنّقل البحري لا يسعنا الّا الرجوع الى القانون التجاري بوصفه الشريعة العامة[411]

---

[409] المادة 730 ق ب ج " يتمتع المستأجر بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة ولهذا الغرض فإنّه يكون المسئول الوحيد عن جميع الالتزامات التي عقدها الربان لخدمة السفينة وهو يضمن المؤجر بالنسبة لجميع طلبات الغير"

[410] نبيل صقر ، القانون البحري نصا وتطبيقا (القانون البحري والنصوص التنظيمية الخاصة بالملاحة البحرية اجتهاد المحكمة العليا) ، دار الهدى ، الجزائر ، ص143. أشارااليه : بن الصغير شهرزاد ، اشكالية تحديد صفة الناقل البحري في منازعات النقل البحري في القانون الجزائري ، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني ، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة بجاية ، الجزائر ، 2018 ، ص 135.

[411] يرى الفقيه روديير(R.Rodiére) أنّ غياب أحكام خاصة بالوكالة بالعمولة في حالة النّقل البحري يؤدي الى تطبيق أحكام الوكالة المنصوص عليها في القانون التجاري ، فسكوت القانون البحري بخصوص مسألة ما يؤدي

حيث نظم هذا الأخير عقد الوكالة بالعمولة لنقل الأشخاص في المواد من 69 الى 73 في حين عرّفت المادة 37 عقد الوكالة بالعمولة على أنّه " اتفاق يلتزم بمقتضاه تاجر بأن يباشر باسمه الخاص أو باسم موكله أو شخص من الغير نقل أشخاص أو أشياء وأن يقوم عند الاقتضاء بالأعمال الفرعية المرتبطة بالنّقل ".

وعليه يعتبر عقد الوكالة بالعمولة لنقل الأشخاص ذلك العقد الذي يلتزم فيه الوكيل بأن يوصل المسافر الى المكان المقصود سالما معافى، سواء بنفسه باستخدام وسائله الخاصة أو من خلال الاستعانة بناقل أو ناقلين آخرين مقابل التزام الموكّل (المسافر) بدفع الأجرة[412]

أ- عدم مشاركة الوكيل بعمولة في تنفيذ عملية النّقل :

في هذه الحالة لا يتدخل الوكيل في تنفيذ عقد النّقل بل يقتصر دوره على ابرام العقد مع شركة النّقل باسمه ونيابة عن المسافر ، وهذا ما أثار الخلاف حول مدى اكتساب الوكيل بالعمولة صفة النّاقل البحري ؟ ومدى جواز الرجوع عليه بالمسؤولية من طرف المسافر المتضرر من عملية النّقل؟

ذهب رأي من الفقه الى اعتبار الوكيل بالعمولة ناقلا في هذه الحالة لأنّه هو من يبرم عقد النّقل باسمه ، وبالتالي فهو من يظهر بمظهر النّاقل في نظر المسافر ويقع على عاتقه الالتزام بتوصيل المسافر سالما معفى.

في حين ذهب اتجاه فقهي آخر الى نفي صفة النّاقل البحري عن الوكيل بالعمولة لأنّ هذا الأخير لا يملك أي مساهمة في تنفيذ عملية النّقل بل ينحصر دوره في القيام

الى تطبيق القواعد العامة بشأنها. أشار اليه : قماز ليلى إلدياز ، أحكام النقل اللدولي متعدد الوسائط ، أطروحة دكتوراه ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، تلمسان ، 2013 ، ص 455.

[412] عقد الوكالة بالعمولة كسائر العقود التجارية هو عقد رضائي بين الوكيل والموكل (المسافر) يمكن اثباته بكافة طرق الإثبات ، وغالبا ما تتضمن تذكرة السفر اسم الوكيل بالعمولة وكافة النّاقلين خلال الرحلة . أشار اليه : سميحة القليوبي شرح العقود التجارية ، دار النهضة العربية ، 1987 ، ص 535.

بأعمال قانونية لحساب المسافر ونيابة عنه ، أي القيام بتنسيق وتنظيم عملية النّقل بينما يقوم النّاقل بعمل مادي صرف ينحصر في عملية النّقل لذلك يكون مسئولا حصريا عن الأضرار التي تلحق المسافر أثناء عملية النّقل.

أمّا المشرّع الجزائري فقد ذهب الى اعتبار الوكيل بالعمولة مسئولا عن الأضرار الجسمانية التي تلحق المسافر ابتداء من تكلفه به دون تمييز بين مشاركته في التنفيذ المادي لعملية النّقل أو عدم مشاركته[413] ، كما أنّ اجازته للمسافر أن يرفع مباشرة دعوى التعويض عن الضرر الحاصل له بسبب تنفيذ عقد النّقل أو الاخلال بتنفيذه أو التأخير في تنفيذه ، دليل على أنّ الأصل هو رجوع المسافر على الوكيل بالعمولة بدعوى المسؤولية وبالتالي يكون هو الطرف المدعى عليه في دعوى التعويض .

ب- مشاركة الوكيل بالعمولة في تنفيذ عملية النّقل :

قد يمتد دور الوكيل بالعمولة من ابرام عقد النّقل باسمه ولحساب المسافر الى تنفيذ عملية النّقل أو جزء منها بوسائله الخاصة سواء كان مالكا للسفينة أو مستأجرا لها وهذا ما يضفي عليه صفة النّاقل البحري ، فهو يتصرف بذلك كناقل في الجزء الذي يباشر فيه بنفسه عملية النّقل ، وبصفته وكيلا بالعمولة في المرحلة التي يقوم فيها بتنظيم عملية النّقل[414].

لذلك يمكن للمسافر المتضرر من عملية النّقل رفع دعوى المسؤولية على الوكيل بالعمولة الذي يمكنه العودة على النّاقل ، كما يمكن للمسافر رفع دعوى التعويض مباشرة على النّاقل البحري وفق ما قضت به المادة 73 ق ت ج بقولها " يجوز للمسافر أن يرفع مباشرة على النّاقل دعوى التعويض عن الضرر الحاصل بسبب عدم

---

[413] المادة 69 ق ت ج " زيادة على الالتزامات المترتبة على ناقل الأشخاص و المنصوص عليها في المادة 65 يعد الوكيل بالعمولة ابتداء من تكلفه بالمسافر ، مسئولا عن الأضرار الجسمانية. "

[414] دلال يزيد ، المرجع السابق ، ص92.

تنفيذ عقد النّقل أو الاخلال بتنفيذه أو التأخير فيه ويكون الوكيل بالعمولة مكلفا بالحضور فيها...."

ثانيا- صفة المدعى عليه في اتفاقية أثينا لعام 1974 :

خلقت مسألة تدخل ناقل بحري غير النّاقل المتعاقد مع المسافر في إنجاز النّقل عدّة اشكالات أهمها يتعلق بمسؤولية النّاقل البحري الفعلي Transporteur de fait حيث اختلفت آراء الفقه وتضاربت مواقف القضاء حول اعتبار النّاقل من يبرم العقد أو من ينفذ عملية النّقل[415] ، وكما رأينا من قبل لم تتضمن اتفاقية بروكسيل لعام 1961 ولا التشريع البحري الجزائري اشارة الى أحكام عمليات النّقل البحري التي يقوم بها شخصا ليس طرفا في عقد النّقل ، وهو ما تم تداركه من خلال اتفاقية أثينا لعام 1974 وبرتوكولاتها المعدلة التي عرّفت النّاقل على أنّه " كل شخص يبرم عقد النّقل بواسطته أو نيابة عنه ، سواء تم تنفيذ عملية النّقل من طرفه أو من طرف النّاقل الفعلي ، وعرّفت النّاقل الفعلي على أنّه " **كل شخص من غير النّاقل سواء كان مالكا أو مستأجرا أو مشغلا للسفينة يقوم فعليا بعميلة النّقل أو بجزء منها** " [416] .

إذن فالنّاقل الفعلي هو النّاقل الذي يقوم فعليا بكل أو جزء من عملية النّقل بناء على ترخيص من النّاقل المتعاقد.[417]

---

[415] دلال يازيد ، المرجع السابق ، ص 356.

[416] Art.01, CONV ATHEN 1974 « Dans la présente convention, les termes suivants sont employés dans le sens indiqué ci-dessous:
1. a) «transporteur» désigne une personne par qui ou pour le compte de qui un contrat de transport a Été conclu, que le transport soit effectivement assuré par cette personne ou par un transporteur Substitué;
b) «transporteur substitué» désigne une personne autre que le transporteur, que ce soit le propriétaire, L'affréteur ou l'exploitant d'un navire, qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport;
c) « transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport » désigne le transporteur substitué, ou le transporteur dans la mesure où ce dernier assure effectivement le transport; »

[417] بلغازي نورالدين ، المرجع السابق ، ص 267.

أمّا مجال مسؤولية النّاقل الفعلي في مواجهة المسافر المتضرر من عملية النّقل فقد حددتها المادة الرابعة من الاتفاقية بالقول " 1- إذا أسند النّقل كله أو جزء منه الى النّاقل الفعلي ، يبقى النّاقل المتعاقد مع ذلك مسئولا بموجب أحكام هذه الاتفاقية عن النّقل بأكمله ويكون الناقل الفعلي وتابعيه ووكلائه مسئولين في حدود جزء النّقل الذي يقومون به.

2- يكون النّاقل المتعاقد مسئولا عن أخطاء النّاقل الفعلي ووكلائه وتابعيه أثناء ممارسة مهامهم.

3- أي اتفاق يقوم به النّاقل المتعاقد يتحمل بموجبه التزامات غير مفروضة بموجب هذه الاتفاقية تنتقل الى النّاقل الفعلي اذا وافق عليها صراحة وبشكل خطي.

4- عندما يكون النّاقل والنّاقل الفعلي مسئولين والى الحد الذي هم فيه ، تكون مسؤوليتهما تضامنية.

5- لاشيء في هذه المادة يمنع من الرجوع على النّاقل و النّاقل الفعلي ."

من خلال المادة المذكورة أعلاه يتضح أنّه :

أ/ إذا قام النّاقل الفعلي بكامل عملية النّقل جاز للمدعي اقامة الدعوى على النّاقل المتعاقد أو الناقل الفعلي أو عليهما مجتمعين.

ب/ إذا قام النّاقل الفعلي بجزء من عملية النّقل ، هنا يجوز للمدعي إقامة الدعوى على كل من الناقل المتعاقد والنّاقل الفعلي مجتمعين متضامنين أو منفردين ، ولكن يتحمّل الناقل المتعاقد المسؤولية عن كامل الرحلة ، والنّاقل الفعلي فقط عن الجزء الذي قام به وفي كل الأحوال إذا أقيمت الدعوى على أيهما منفردا ، جاز له تقديم طلب لإدخال

الطرف الآخر كمدعى عليه ثاني في الدعوى كونهما متضامنين متكافلين بقيمة مبلغ التعويض[418].

مما تقدم يمكننا القول أنّ صاحب الحق في رفع دعوى المسؤولية يمكن أن يرفع دعواه ضد الناقل المتعاقد أو الفعلي من جهة ، كما يمكنه رفعاه ضد ممثلي الناقل الذين ينبون عنه في تنفيذ مهامه ، ومن جهة أخرى يمكنه رفع الدعوى ضد شركة التأمين ، أو مقدم الضمان المالي لشركة النقل البحري[419]

المطلب الثاني

إجراءات رفع دعوى المسؤولية

قبل أن يرفع المسافر المتضرر من عملية النّقل البحري دعوى التعويض ضد النّاقل أو ممثليه ، لابد عليه من اتباع عدة إجراءات قانونية ، تتعلق أساسا بالإخطار قبل رفع الدعوى ، وذلك من أجل إعلام النّاقل بالضرر حتى يتسنى له التأكد من صحة وجوده أو القيام بتسوية ودية للنزاع تغني عن اللّجوء الى المحاكم (الفرع الأوّل) وفي حالة عدم التوصل الى تسوية ودية للنّزاع ، يمكن للمسافر اللّجوء الى الجهة القضائية المختصة ليرفع أمامها دعواه حتى يحصل على التعويض (الفرع الثاني).

[418] محمود محمد عبابنة ، المرجع السابق ، ص390

[419] Kaoutar Merbouh, La responsabilité du transporteur maritime de passagers en droit marocain et en droit française, Op.cit, P340.

الفرع الأوّل

وجوب إخطار الناقل بالضرر

سبق أن بيّنا أنّ النّاقل البحري يسأل متى أثبت المسافر وقوع الضّرر ، وأنّه يتعيّن وقوع الضّرر خلال فترة النّقل المحددة قانونا ، مع نسبت الحادث المسبب للضرر الى النّاقل أو مندوبيه ، لذلك فإنّه من المنطقي ضرورة الاسراع في اعلام النّاقل بوقوع الضّرر ، لأنّ التأخير في الاعلام بالتعرّض لأضرار جسمانية ، أو الاعلام عن تلف أو هلاك الأمتعة من شأنه إحداث نزاع حول تحديد اللّحظة التي وقع فيها الضّرر فضلا عن صعوبة اثبات سبب هذا الضرر ، لذلك وحماية للنّاقل البحري من الطلبات المتأخرة للمسافرين ، فرض التشريع البحري (التشريع الوطني والاتفاقات الدولية) على المسافر المتضرر وجوب إخطار[420] النّاقل بوقوع الضّرر خلال أجل محدد ، حيث نصّ المشرّع الجزائري على ذلك من خلال المادة 851 ق ب ج بالقول " على أنّه يجب على المسافر أن يوجّه تبليغا كتابيا للنّاقل أو من يمثله :

أ/ في حالة الإصابات الجسمانية : خلال خمسة عشر يوما من يوم نزوله من السفينة.

ب/ في حالة الضرر الظاهر بالأمتعة :

- فيما يخص أمتعة الحجرة قبل أو عند إنزالها
- فيما يخص كل متاع آخر قبل أو حين التسليم

ج/ في حالة الفقدان أو الضرر الخفي للأمتعة: خلال خمسة عشر يوما من الإنزال أو التسليم أو التاريخ الذي كان يجب أن يقع فيه. "

---

[420] لم يعطي المشرّع الجزائري ولا الاتفاقيات الدولية تعريفا للإخطار وتركوا المجال للفقه والقضاء لفعل ذلك ، إذ عرّفه الأستاذ روديير ، على أنّه " تعبير عن عدم الرضا ورفض قيام قرينة التسليم المطابق ".

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

من خلال نص هذه المادة يتضح أنّ المشرّع الجزائري الزم المسافر الذي يتعرّض أثناء تنفيذ عقد النّقل البحري لأضرار جسمانية ، أو أضرار تتعلق بالأمتعة بإخطار النّاقل وفق أجال محددة نصّت عليها المادة المذكورة ، كما أوجب عليه أن يكون الإخطار مكتوبا وليس شفهيا دون أن يحدد شكلا معينا لذلك ، لذلك يمكننا القول أنّ كل ما يجب أن يتوفر في الكتابة أن تكون بشكل واضح ، فيجوز أن يتم الإخطار بإنذار على يد محضر قضائي أو عن طريق بريد موصى عليه كما يمكن أن يتم بموجب برقية ، أو أي شيء من هذا القبيل[421].

الّا أنّ السؤال المطروح هو : هل يترتب على عدم الاخطار امكانية الدفع بعدم قبول الدعوى ؟

أجاب المشرّع الجزائري على ذلك من خلال نص المادة 852 ق ب ج التي جاء فيها " اذا لم يتقيّد المسافر بأحكام المادة السابقة ، يعد الّا في حالة ثبوت العكس نازلا من السفينة سالما ومستلما أمتعته في حالة جيدة... "

يتضح من خلال نص هذه المادة أنّ المشرّع لم ينشئ على حالة إهمال المسافر للإخطار دفعا بعدم قبول دعوى المسؤولية ، وبالتالي لا يمكن للنّاقل أن يسقط قبول دعوى المسافر المضرور لمجرد عدم اخطاره ، لأنّ الهدف من هذا الأخير هو تلافي ضياع مصدر الضّرر لذلك فهو يعد مجرد قرينة على أنّ المسافر غادر السفينة بغير ضرر حتى يثبت العكس ويقيم الدليل على أنّ الضّرر حدث أثناء تنفيذ عقد النّقل[422]

---

[421] نصت المادة الخامسة عشر من العقد النموذجي للشركة الجزائرية للنّقل البحري على "لكل ضرر قد مس بشخص المسافر فعلى هذا الأخير أن يقدم للمؤسسة ضمن رسالة موصى عليها مع الإشعار بالاستلام وذلك في أجل 15 يوما بعد تاريخ النزول ، وفي حالة عدم امتثاله لهذا الشرط فإنّه يعتبر الى اثبات العكس سالما معافيا "

[422] عباس حليمي ، القانون البحري ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر، 1983 ، ص 37.

أولا – الإخطار في حالة الأضرار الجسمانية :

فرض المشرّع الجزائري[423] على المسافر وجوب اخطار النّاقل ، أو من يمثّله بالأضرار الجسمانية التي تلحقه خلال تنفيذ عقد النّقل ، في مدة لا تتجاوز خمسة عشر يوما تبدأ من تاريخ نزول المسافر من السفينة ، وإذا تقاعس عن ذلك فإنّه يفترض حتما أنّه غادر السفينة دون ضرر ما لم يثبت العكس[424]، وعلى نفس المنوال سارت اتفاقية بروكسيل لعام 1961 حيث فرضت هي الأخرى على المسافر نفس المدّة ونفس الشروط[425] ، وعلى العكس من ذلك لم تتعرض اتفاقية أثينا لعام 1974 وبروتوكولاتها المعدلة للإخطار عن الأضرار الجسمانية التي تلحق المسافر مكتفية بفرضه على الأمتعة.

لكن السؤال الذي يمكن أن يطرح في هذه المسألة : كيف يكون موقف الورثة أو من يعيلهم المسافر اذا غادر هذا الأخير السفينة ووقعت الوفاة بعد ذلك بسبب حادث وقع له أثناء عملية النّقل دون أن يخطر النّاقل بأنّه أصيب أثناء تنفيذ عقد النّقل؟

لم يتعرّض المشرّع الجزائري ، ولا الاتفاقيات الدولية الى الطريق الواجب اتباعه في هذه الحالة ، إذ اقتصر تناولهم لحالة وفاة المسافر بعد مغادرته السفينة بسبب حادث وقع أثناء تنفيذ عقد النّقل في معرض بيانهم لبدء سريان تقادم دعوى المسؤولية[426]

---

[423] المادة 851 ق ب ج (سبق ذكرها)

[424] المادة 852 ق ب ج (سبق ذكرها)

[425] Art. 11– 1 , CONV BRUXEL1961 « En cas de lésion corporelles du passager , celui-ci doit adresser des protestations écrites au transporteur au plus tard quinze jours après la date de débarquement. Faute de se conformer à cette prescription le passager sera présumé, sauf preuve contraire, avoir été débarqué sain et sauf.. »

[426] المادة 854 ق ب ج (سبق ذكرها)

كمال حمدي ، القانون البحري ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 2007 ، ص 663. أشار اليه : ايمان فتحي حسن الجميل ، مسؤولية النّاقل البحري للأشخاص ، ص 269.

وهنا يرى بعض الفقه أن عدم الإخطار لا يرتب في مواجهة ورثة المسافر أو من يعولهم القرينة التي نصّت عليه المادة 852 من ق ب ج ، وهذا يعني أنّه لا يأخذ بوجوب إخطار النّاقل في حالة وفاة المسافر المتضرر من عملية النّقل.[427]

في حين يرى اتجاه فقهي آخر أنّه حتى وإن سلّمنا بإلزامية الإخطار في حالة الوفاة فإنّ ضرر عدم القيام به محدود ، لأنّه في وسع المطالب بالتعويض دحض قرينة عدم اصابة المتوفى بضرر أثناء تنفيذ عقد النّقل ، من خلال الإثبات بشهادة الوفاة أنّ المسافر قد توفي أثناء عملية النّقل نتيجة اصابته بجروح أو كسور وذلك بموجب شهادة طبية من جهة محايدة[428]

ثانيا – الإخطار في حالة تضرر الأمتعة :

ذهب المشرّع الجزائري من خلال الفقرتين الثانية ، والثالثة من المادة 851 من القانون البحري الجزائري الى فرض الإخطار الكتابي للنّاقل على المسافر الذي تضررت أمتعته أثناء تنفيذ عقد النّقل البحري ، ورتب على عدم الإخطار قيام قرينة على استلام المسافر لأمتعته بحالة جيّدة الى أن يثبت العكس[429]

بيد أنّ مدّة الإخطار تختلف في حالة الضرر الظاهر الذي يلحق الأمتعة والضرر غير الظاهر ، كما أنّها تختلف بين أمتعة الحجرة وغيرها من الأمتعة الأخرى على النحو الآتي:

---

[427] كمال حمدى ، المرجع السابق ، ص 663.

[428] محمد بهجت قايد ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2004 ص220.

[429] المادة 852 ق ب ج

– انّ ما نصت عليه المادة 852 هو أمر منطقي لأنّ الأصل العام هو حرية الإثبات في المسائل التجارية بكافة طرق الإثبات المقررة قانونا والكتابة هي الاستثناء.

1- في حالة تعرّض أمتعة الحجرة لضرر ظاهر يجب على المسافر اخطار النّاقل قبل أو بعد انزالها ، لكون أمتعة الحجرة تكون في حوزة المسافر ، وبالتالي يكون هذا الأخير على اطلاع مباشر بالأضرار التي تلحقها لذلك لا يحتاج الى مدّة زمنية حتى يقوم بالإخطار

أمّا بالنسبة لباقي الأمتعة والتي تكون عادة في حوزة النّاقل وتحت حراسته ، فيجب على الناقل الإخطار عن الأضرار التي تلحقها قبل أو حين استلامها.

2- في حالة فقدان الأمتعة أو تعرضها لضرر خفي هنا يجب على المسافر اخطار النّاقل في مدّة أقصاها خمسة عشر يوم ، تحسب من يوم الانزال أو التسليم اذا تضررت الأمتعة أمّا اذا فقدت فمن اليوم الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم.

هذا وقد أشارت الفقرة الثانية من المادة 852 من ق ب ج الى أنّ الإخطار يعتبر عديم الجدوى اذا تم فحص الأمتعة حضوريا وقت استلامها[430].

بمقارنة أحكام القانون البحري مع أحكام اتفاقية بروكسيل لعام 1967 المتعلقة بالأمتعة نجدها متطابقة ، إذ ذهبت الاتفاقية من خلال الفقرتين الأولى و الثانية من المادة العاشرة الى فرض نفس طرق الإخطار على المسافر المتضرر[431] ، وهو ذات الطريق الذي سلكته اتفاقية أثينا لعام 1974 من خلال نص المادة الخامسة عشر[432].

---

[430] على خلاف ذلك ذهب المشرع المصري من خلال المادة 268 من قانون التجارة البحرية الى أنّ الفحص الفوري حين الاستلام لا يغني عن عمل محضر اثبات حالة في حضور الطرفين أو الإخطار ، اذ يمهد أحد الإجراءين الرجوع على النّاقل بالمسؤولية ، فحتى لا يكون نزاع لابد من اثبات الضرر بطريقة تخلق هذه الحجية . لذلك لابد أن يكون محضر اثبات الحالة كتابيا. أشار اليه : ايمان فنحي حسن الجميل ، المرجع السابق ص 273.

[431] Art. 10 , CONV BRUXEL1967 « a) En cas de dommage apparent à quelque titre à des bagages, le passager doit adresser des protestations écrites au transporteur ou à son agent.

(i) en ce qui concerne les bagages de cabine, avant ou au moment de leur débarquement ;

(ii) en ce qui concerne tout autre bagage avant ou au moment de la délivrance.

الفرع الثاني

المحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية

تتعلق قواعد الاختصاص النوعي بالنظام العام ، إذ يمكن للمحكمة إثارتها من تلقاء نفسها وفي أية مرحلة كانت عليها الدعوى ، أمّا قواعد الاختصاص الإقليمي فلا تتعلق بالنظام العام ، وبالتالي لا يجوز للمحكمة التي تنظر الدعوى أن تتصدى للاختصاص الإقليمي من تلقاء نفسها ، وعلى من يتمسك بالدفع بعدم الاختصاص المحلي أن يبدي هذا الدفع قبل أي مرافعة في الموضوع أو تقديم أي طلبات وإلّا سقط الحق فيه.

نظّم القانون البحري الجزائري الجهات القضائية المختصة بنظر المنازعات المتعلقة بالنّقل البحري للمسافرين ، في الحالة التي يكون فيها النّقل داخليا ، أمّا في حالة كون

---

b) En cas de perte ou de dommage non apparent ces protestations doivent être adressées dans les quinze jours du débarquement ou de la délivrance ou de la date à la quelle la délivrance aurait du avoir lieu.

c) Faut de se conformer aux prescriptions de cet article, le passager sera présumé, sauf preuve contraire avoir reçu ses bagages en bon état.

d) Les protestations écrites sont inutiles si l'état des bagages a été contradictoirement constaté au moment de leur réception. »

[432] Art.15. CONV ATHEN 1974 « 1. Le passager doit adresser des notifications écrites au transporteur ou à son mandataire:
a) dans le cas de dommages apparents causés à des bagages:
i) pour les bagages de cabine, avant le débarquement du passager ou au moment de ce débarquement;
ii) pour tous autres bagages, avant leur livraison ou au moment de cette livraison;
b) dans le cas de dommages non apparents causés aux bagages ou de perte de bagages, dans les quinze jours qui suivent la date du débarquement ou de la livraison ou la date à laquelle la livraison aurait dû avoir lieu.

- 2. Faute de se conformer aux dispositions du présent article, le passager est présumé, sauf preuve Contraire, avoir reçu ses bagages en bon état.

3. Les notifications écrites sont inutiles si l'état des bagages a fait l'objet d'un constat ou d'une inspection Contradictoire au moment de leur réception. »

النّقل دوليا فقد أحال تنظيم هذا الاختصاص الى الاتفاقيات التي تكون الجزائر طرف فيها[433]

وعليه سنتطرق الى الجهات القضائية المختصة بنظر دعوى المسؤولية في كل من القانون البحري الجزائري (أولا) ، ثم في الاتفاقيات الدولية (ثانيا).

أولا – الاختصاص القضائي في التشريع الجزائري :

نتناول تحت هذا العنوان كل من الاختصاص القضائي النوعي والاختصاص القضائي الاقليمي.

1– الاختصاص القضائي النوعي :

بما أنّ النّقل البحري يعتبر عملا تجاريا بالنسبة للنّاقل فدعوى المسؤولية المرفوعة ضدّه تكون تجارية[434] ، بيد أنّ المشرّع الجزائري خرج عن هذا المبدأ واستحدث بموجب قانون الاجراءات المدنية والإدارية اقطاب متخصصة تنظر في النزاعات البحرية بتشكيلة جماعية وفقا لمقتضيات المادة 6/32 من ق إ م إ التي نصّت على أنّ " ... تختص أقطاب المتخصصة المنعقدة في بعض المحاكم بالنظر دون سواها في المنازعات المتعلقة بالتجارة الدولية ، والإفلاس والتسوية القضائية ، والمنازعات المتعلقة بالبنوك ، ومنازعات الملكية الفكرية **والمنازعات البحرية والنقل الجوي** ومنازعات التأمينات.

---

[433] المادة 855 من ق ب ج " ترفع الدعاوى المتولدة من عقد نقل المسافرين وأمتعهم أمام الجهات القضائية المختصة وفقا لقواعد القانون العام، وعلى الصعيد الدولي وفقا للقواعد المقررة في الاتفاقيات الدولية التي تكون الجزائر طرفا فيها."

[434] مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، دار المطبوعات الجامعية ، الاسكندرية ، مصر ، 2000 ص 348.

تحدد مقرات الأقطاب المتخصصة ، والجهات القضائية التابعة لها عن طريق التنظيم

تفصل الأقطاب المتخصصة بتشكيلة جماعية من ثلاثة قضاة

تحدد كيفيات تطبيق هذه المادة ، عند الاقتضاء عن طريق التنظيم. "

2- الاختصاص القضائي الإقليمي :

تنص المادة 855 من ق ب ج على أن " ترفع الدعاوى المتولدة من عقد نقل المسافرين وأمتعتهم أمام الجهات القضائية المختصة وفقا لقواعد القانون العام ..."

تحيلنا هذه المادة الى القواعد العامة[435] ، وبالتحديد الى نص المادة 37 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري ، التي تنص على أن " يؤول الاختصاص الاقليمي للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه ، وإن لم يكن له موطن معروف فيعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له ، وفي حالة اختيار موطن يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار ما لم ينص القانون على خلاف ذلك "

غير أنّ النّزاع هنا يتعلق بالمسائل التجارية ، والنّاقل يمارس نشاطه من خلال شركة لذلك يكون تحديد الموطن بإعمال نص الفقرة الرابعة من المادة 39 من ق إ م إ التي قضت بأن " ترفع الدعاوى المتعلقة بالمسائل التجارية من غير الإفلاس والتسوية القضائية أمام الجهة القضائية التي يتم تنفيذ العقد في دائرة اختصاصها وفي

[435] على خلا ف ذلك لم يحل المشرع الجزائري تنظيم قواعد الاختصاص في الدعاوى المرفوعة ضد النّاقل الجوي للقواعد العامة الواردة في قانون الاجراءات المدنية و الإدارية ، لكن تكفل قانون الطيران المدني الجزائري 06/98 بتحديد المحكمة المختصة ، اذ نصت المادة 155 منه على أنّه " يمكن أن ترفع الدعاوى من أجل المسؤولية عن الخسارة المسببة للأشخاص المنقولين أو الأمتعة أو الشحن المنقولة ، إمّا أمام محكمة موطن النّاقل الجوي أو محكمة المقر الرئيسي لمؤسسته أو محكمة تواجد المؤسسة التي أبرم فيها العقد "

الدعاوى المرفوعة ضد الشركات أمام الجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها أحد فروعها [436]."

وبالتالي يمكن للمسافر المتضرر من عملية النّقل أن يرفع دعواه أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها فرع من الفروع التابعة لشركة النّقل البحري ، كالفروع التابعة للشركة الجزائرية للنّقل البحري ، شرط أن تكون المؤسسة الفرعية هي التي أبرمت عقد النّقل مع المسافرين ، وإذا أبرم العقد في مكان تواجد المركز الرئيسي للشركة تكون محكمة العاصمة هي صاحبة الاختصاص.

ثانيا – الاختصاص القضائي في الاتفاقيات الدولية :

لم تتعرّض اتفاقية بروكسيل لعام 1961 المتعلقة بنقل المسافرين بحرا لتحديد قواعد الاختصاص القضائي ، بل تركت مسألة تحديدها للقانون الوطني ، وبما أنّ الجزائر صادقت على هذه الأخيرة فإنّ قانونها الوطني (القانون البحري) سيحيلنا الى الأحكام الواردة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية كما رأينا من قبل ، وهذا معناه انعقاد الاختصاص لمحكمة مقر المدعى عليه (بالنسبة للشركات يكون مكان مقر أحد فروعها).

وعلى النقيض من ذلك بيّنت اتفاقية بروكسيل لعام 1967 المتعلقة بنقل الأمتعة بكل وضوح قواعد الاختصاص في الدعاوى المرفوعة ضد النّاقل البحري ، حيث

---

[436] أمّا المشرع المصري فقد نص من خلال المادة 272 من قانون التجارة البحرية على أنّ المحكمة المختصة بنظر الدعاوى الناشئة عن عقد نقل الأشخاص بحرا هي المحكمة المختصة وفقا لأحكام قانون المرافعات المدنية والتجارية ويجوز أيضا اختيار المدعي أن ترفع الدعوى المذكورة الى المحكمة التي يقع في دائرتها ميناء القيام أو ميناء الوصول أو الميناء الذي حجز فيه على السفينة ، ويقع باطلا كل اتفاق سابق على قيام النزاع يقضي بسلب المدعي الحق في هذا الاختيار أو تقييده. و الملاحظ أنّ هذا الطريق سلكه المشرّع الجزائري في حالة النّقل البحري للبضائع (المادة 745 من ق ب ج).

وحسن ما فعل المشرّع المصري اذ منح للمسافر الفرصة في اختيار المحكمة الأقرب اليه .

نصّت المادة الثالثة عشر من الاتفاقية على حرية أطراف عقد النّقل وقبل وقوع الحادث المسبب للضرر في اعطاء المسافر حق اختيار رفع دعوى التعويض أمام :

أ/ محكمة محل الإقامة المعتاد للمدعى عليه أو المقر الرئيسي لهذا الأخير.

ب/ أو أمام محكمة محطة المغادرة أو محطة الوصول المشترطة في عقد النّقل.

ج/ أو أمام محكمة موطن المدعى عليه أو محل اقامته المعتاد ، اذا كان المدعى عليه يملك مقر لنشاطاته في تلك الدولة وهو خاضع لتشريعاتها .

وهنا يثار الاشكال أو التناقض ان صح التعبير ، فإحالة المشرّع الجزائري تنظيم قواعد الاختصاص للاتفاقيات الدولية في حالة النّقل الدولي ، ينتج عنه عدم امكانية نظر الدعوى الناتجة عن الأضرار الجسمانية الّا من طرف محكمة مقر اقامة المدعى عليه (أو مكان تواجد أحد فروع شركة النّقل)[437] ، بينما في دعوى الأضرار اللّاحقة بالأمتعة يكون أمام المدعي أو المسافر المضرور عدّة خيارات فيما يخص المحكمة التي يلجأ اليها على النحو الذي رأيناه في اتفاقية بروكسيل 1967 ، وهي تفرقة لا نرى فيها أي مبرر، بل على العكس كان من الأولى توسعة خيارات المسافر اذا تعرض لأضرار الجسمانية.

لذلك نرى أنّه كان على المشرّع الجزائري الاقتداء بالمشرّع المصري[438] الذي تعرّض لبيان المحاكم المختصة بنظر دعوى المسؤولية بالتفصيل ودون احالة الى

---

[437] اذا كان المسافر المتضرر من عملية النّقل جزائري ، وكان النّاقل شركة أجنبية لا موطن لها في الجزائر وليس لها فرع قام بإبرام عقد النّقل الذي نشأ عنه النزاع ، فإنّ المحاكم الجزائرية تختص رغم ذلك ، وفقا لنص المادة 41 من ق إ م إ " يحوز أن يكلف بالحضور كل أجنبي حتى ولو لم يكن مقيما في الجزائر أمام الجهات القضائية الجزائرية لتنفيذ الالتزامات التي تعاقد عليها في الجزائر مع جزائري.

كما يحوز أيضا تكليفه بالحضور أمام الجهات القضائية الجزائرية بشأن التزامات تعاقد عليها في بلد أجنبي مع جزائريين.."

[438] المادة 272 من قانون التجارة البحرية المصري.

الاتفاقيات الدولية موسعا في ذلك من خيارات المسافر المضرور[439] من خلال منحه الفرصة في اختيار المحكمة التي يرفع أمامها دعواه ، وغالبا ما يلجأ الى الدولة التي يكون على علم بنظامها القضائي وتيسر له سبيل التقاضي ، كما تجنب المسافر المدعي مشقة مواجهته لقضاء غريب عنه يعقد له الأمور ويكلفه مشقة ونفقات باهظة.

أمّا اتفاقية أثينا لعام 1974 المتعلقة بنقل المسافرين وأمتعتهم بحرا وبرتوكولاتها المعدلة فقد سلكت هي الأخرى طريق اتفاقية بروكسيل لعام 1967 ، فبيّنت من خلال المادة السابعة عشر المحاكم التي ينعقد لها الاختصاص بنظر دعوى المسؤولية حيث أوجبت على المدعي رفع دعواه أمام إحدى السلطات القضائية التالية شريطة أن تكون هذه الأخيرة واقعة في دولة طرف في هذه الاتفاقية[440] :

أ/ محكمة مكان الإقامة المعتاد للمدعى عليه أو مقره الرئيسي.

ب/ المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها ميناء انطلاق السفينة أو ميناء الوصول المحددين في عقد النّقل.

ج/ محكمة الدولة التي يقع في دائرة اختصاصها مقر سكن أو الاقامة المعتادة للمدعي اذا كان للمدعى عليه يملك مقر لنشاطاته في تلك الدولة وهو خاضع لتشريعاتها .

د/ المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها المكان الذي ابرم فيه عقد النّقل اذا كان المدعى عليه يملك فيه مقرا لنشاطه يخضع لتشريع تلك الدولة.

هـ/ ويمكن للأطراف المعنية بعد وقوع الحادث الذي سبب الضّرر ، أن تتفق على تحديد المرجع القضائي أو جهة التحكيم التي يرونها تتولى النزاع.

---

[439] محمد عبدالفتاح ترك ، المرجع السابق ، ص 536.

[440] استمدت هذه المادة من المادة الثامنة من اتفاقية فارسوفيا المتعلقة بالنّقل الجوي.

بالإضافة الى هذه النقاط أضاف برتوكول 2002 فقرة أخرى نص بموجبها على أن ترفع الدعاوى المتعلقة بمخالفة إلزامية التأمين على مسؤولية الناقل (المادة 4 مكرر) ، حسب خيار المدعي أمام إحدى الجهات القضائية التي يمكن أن يرفع فيها دعوى ضد النّاقل أو النّاقل الفعلي وفقا للفقرة الأولى[441]

هذا ونشير في الأخير الى أنّ جميع الاتفاقيات الدولية المشار اليها ، وحتى تحمي المدعي من الاتفاقات التي قد يفرضها عليه الطرف الآخر قبل قيام النزاع ذهبت الى اعتبار قواعد الاختصاص من النظام العام ، وبالتالي لا يجوز الاتفاق على مخالفتها فنصّت اتفاقية بروكسيل لعام 1961 على أنّ كل شرط تعاقدي يتم ابرامه قبل الواقعة ويقضي بعرض المنازعات على محكمة معيّنة يعد باطلا ولاغيا[442] ، كما ابطلت اتفاقية 1967 كل اشتراط يقيد من حرية المسافر في اختيار أحد المحاكم المسموح بعرض النزاع أمامها وفق ما نصت عليه الاتفاقية ودون أن يترتب على ذلك بطلان العقد[443]، وعلى نفس المنوال سارت اتفاقية أثينا لعام 1974[444]

---

[441] علما أن الفقرة الأولى من المادة السابعة عشر من برتوكول 2002 جاءت مطابقة للفقرة الأولى من نفس المادة لاتفاقية أثينا لعام 1974 .

[442] المادة 9 من اتفاقية بروكسيل 1961 "يعد باطلا كل اشتراط تعاقدي تم ابرامه قبل الحادث المولد للضرر ....أو ينص على وجوب رفع النزاعات للتحكيم أو لمحكمة معينة ، بيد أن بطلان هذه الاشتراطات لايترتب عليه بطلان عقد النقل الذي يبقى خاضعا لأحكام الاتفاقية "

[443] المادة 13 فقرة 2 من اتفاقية بروكسيل 1967 " ...كل اشتراط يرمي الى تقييد حرية اختيار المسافر بما يتعدى الحدود المسموح بها في الفقرة 1 يعد باطلا وعديم الأثر، بيد أن بطلان مثل هذا الاشتراط لا يؤدي الى بطلان عقد النقل الذي يبقى خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية

[444] Art.18, CNV ATHEN 1974 « Toute stipulation contractuelle, conclue avant l'événement qui a causé la mort ou les lésions corporelles du passager, ou la perte ou les dommages survenus à ses bagages et tendant à… ou qui aurait pour effet de restreindre le choix spécifié au paragraphe 1 ou au paragraphe 2 de l'article 17,est nulle et non avenue; mais la nullité de cette stipulation n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, qui demeure soumis aux dispositions de la présente Convention. »

المبحث الثاني

تقادم دعوى المسؤولية

بمجرد تحقق مسؤولية النّاقل البحري عن الأضرار التي لحقت المسافر خلال عملية النّقل يصبح معرضا لقيام دعوى التعويض ضدّه ، امّا من قبل المسافر ، أو من قبل ورثته أو الأشخاص الذين كان يعيلهم قبل وفاته ، بالشكل الذي بيناه في المبحث الأوّل من هذا الفصل.

بيد أنّ قبول هذه الدعوى يرتبط برفعها في الميعاد المحدد قانونا وإلّا سقطت بالتقادم[445] وهذا الميعاد هو مدة سقوط للحق في اقامة الدعوى ضد النّاقل اذا ما أهمل المسافر اقامة الدعوى خلال تلك المدة ، لكن يشترط لسقوط ذلك الحق أن يتمسك به النّاقل أمام المحكمة لأنّه مقرر لمصلحته ، وهو ما قضت به المادة 321 من ق م ج بقولها " لا يجوز للمحكمة أن تقضي تلقائيا بالتقادم بل يجب أن يكون ذلك بناء على طلب المدين أو من أحد دائنيه أو أي شخص له مصلحة فيه ولو لم يتمسك المدين به.

ويجوز التمسك بالتقادم في أية حالة من حالات الدعوى ولو أمام المحكمة الاستئنافية."

اذن فالنّاقل بعد مدة التقادم يستطيع دفع الدعوى المقامة ضدّه من قبل المسافر لسقوطها بمضي المدة المحددة لإقامتها الّا أنّ هذا الدفع لا يشمل المسؤولية المترتبة

---

[445] " التقادم هو عبارة عن مرور فترة زمنية معينة على استحقاق الدين دون المطالبة به ، فيسقط بذلك حقا (شخصيا أو معنويا). أو هو دفع موجه الى دعوى الدائن يؤدي الى سقوط حق المطالبة بالدين إذا تمسك به من له مصلحة فيه "

أنظر: أنور سلطان ، المبادئ القانونية العامة ، ط2 ، دار النهضة العربية ، بيروت ، 1978 ، ص 414-415.

عليها [446].

والهدف من اقرار التقادم في مجال النقل البحري للمسافرين يرجع الى عدّة اعتبارات تتمحور حول فكرة المصلحة العامة ، وضمان الاستقرار والثقة بين المتعاملين وهو ما نلخصه في العناصر التالية :

- لولا التقادم لاضطرت المحاكم الى النظر في قضايا قديمة طال عليها الزمن مما يؤدي لاضطراب العمل القضائي بسبب فقدان الأدلة مع مرور الزمن[447].
- سقوط دعوى التعويض بالتقادم يحقق الثقة بين المتعاقدين إذ لا يجوز أن يبقى النّاقل تحت رحمة المسافر الى أجل غير مسمّى.
- أقر المشرّع هذا المبدأ رغبة منه في عدم ارهاق النّاقل بمنع تراكم الديون عليه لسنوات بإسقاط ما مضى عليه من الزمن فترة طويلة ومعاقبة المسافر المهمل الذي ترك حقه طوال هذه المدة ، خاصة في المسائل البحرية وطبيعة النشاط الذي تنظمه في مجال التجارة الدولية ، إذ يعد ضبط المواعيد فيها أمرا ضروريا[448] ، وفي نفس الوقت هو حماية للطرف الضعيف في العقد حتى لا يرهقه النّاقل باشتراط مدة تقادم لا تتيح له الوقت لتحضير دعواه.

تبنى المشرّع الجزائري مبدأ تقادم دعوى مسؤولية النّاقل البحري ، فنصّت المادة 853 من ق ب ج على أن " تخضع الدعاوى المتعلقة بالتعويض عن الضرر والناتجة

---

[446] عادل علي المقدادي ، المرجع السابق ، ص 255.

[447] خليل أحمد حسن قدادة ، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري ، ط2 ، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر ، 2004 ، ص 359.

[448] الواحد رشيد ، المرجع السابق ، ص 168.

عن وفاة أحد المسافرين أو الاصابات الجسمانية أو فقدان الأمتعة أو ضرر لحق بها لتقادم مدته سنتان ".

بناء على ما ذكر سنقوم بتقسيم هذا المبحث الى مطلبين ، نتناول في المطلب الأوّل المدد الواجب مضيها لتحقق التقادم وكيفية حسابها ، بينما نتناول في المطلب الثاني عوارض سريان مدد هذا التقادم .

المطلب الأوّل

سريان تقادم دعوى المسؤولية

تنص المادة 308 من التقنين المدني على ما يأتي: " يتقادم الالتزام بانقضاء خمس عشرة سنة فيما عدا الحالات التي ورد فيها نص خاص وفيما عدا الاستثناءات الآتية ."

فالأصل في الالتزام أنّه يتقادم بمرور خمس عشر سنة وهذا هو التقادم الطويل والعادي إلّا أنّ هذا الأصل قد يرد عليه بعض الاستثناءات ، فهناك حالات يتقادم فيها الالتزام بمدد أطول كما هو الحال في حقوق الإرث (م: 829 مدني) بحيث تتقادم ب 33 سنة.

كما يمكن أن يتقادم بمدد أقصر بموجب نصوص تشريعية خاصة ، وهو الحال في مجال النّقل البحري للمسافرين أين قصّرت الاتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري من مدد تقادم دعاوى التعويض الناشئة عن مسؤولية الناقل البحري ، بهدف

الحفاظ على النظام العام واستقرار المعاملات ، وحماية للنّاقل من تراكم الدعاوى و بقائه معرضا لها في أي لحظة[449] .

تفصيلا لذلك سنتناول مدد تقادم دعوى التعويض عن مسؤولية النّاقل البحري وكيفية حسابها في كل من التشريع البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية ، مع تبيان مدى جواز الاتفاق على تعديل هذه المدد.

الفرع الأوّل

كيفية حساب مدد التقادم

تنص المادة 315 من ق م ج على ما يأتي " لا يبدأ سريان التقادم فيما لم يرد فيه نص خاص الّا من اليوم الذي يصبح فيه الدين مستحق الأداء ".

فالقاعدة أنّ سريان التقادم لا يبدأ إلّا من الوقت الذي يصبح فيه الدين مستحق الأداء على أن يكون باستطاعة الدّائن المطالبة بدينه خلال هذا الوقت[450] ، الّا أنّه قد ترد استثناءات بموجب قوانين خاصة تحدد مواعيد أخرى لسريان التقادم ، إمّا بتقديمه أو بتأخيره. فكيف هو الحال في مجال النّقل البحري للمسافرين؟

---

[449] " فالدائن إذ لم يكن قد استوفى حقّه فعلا ، ولم يكن قد أبرأ ذمة المدين من الدين بسكوته عن المطالبة به ، فلا أقل من أنّه قد أهمل إهمالا لا عذر فيه بسكوته المدة التي يتحقق فيها التقادم ، ليفاجئ المدين بعد ذلك بمطالبته بالدين بعد أن اطمأن إلى وضع ظاهر مستقر ، فالمدين هنا بلا شك الأولى بالرعاية "

أنظر : عبدالرزاق السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني ، ج3 ، الأوصاف ، الحوالة ، الانقضاء ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، ص998.

[450] وفي نفس الاطار تنص المادة 314 ق م ج على أن " تحسب مدة التقادم بالأيام لا بالساعات ، ولا يحسب اليوم الأوّل وتكتمل لانقضاء آخر يوم منها.

بما أنّ المشرع البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية اقتصروا في أحكامهم على تنظيم تقادم دعوى التعويض المرفوعة على النّاقل عن الضرر الناشئ عن وفاة المسافر أو إصابته الجسمانية ، ودعوى التعويض المرفوعة على النّاقل عن الضرر الناشئ عن تضرر الأمتعة أو فقدانها[451] سنقوم بتبيان كيفية حساب مدة التقادم في هذه الحالات[452].

أولا – مدد التقادم في حالة الأضرار الجسمانية :

سار المشرّع الجزائري على نهج كل من اتفاقية بروكسيل لعام 1961[453] ، واتفاقية أثينا لعام 1974[454] وبرتوكولاتها المعدلة ، فأخضع الدعوى المتعلقة بالتعويض عن

---

[451] وهنا يرى الدكتور كمال حمدي " أنّه بغية السرعة في إنهاء المنازعات المتعلقة بعقد نقل الأشخاص بحرا لابد من تقرير تقادم قصير مدته سنتين لباقي الدعاوى الناشئة عن ذلك العقد ، وذلك تماشيا مع ماهو مقرر بصدد الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع". أشار اليه بلغازي نور الدين ، المرجع السابق ، ص 296.

[452] وفقا لما قضت به المادة 856 ق ب ج يستفيد مندوب النّاقل من نفس مدد التقادم المقررة لهذا الأخير إذا رفعت الدعوى ضده .

[453] المادة 11 من اتفاقية بروكسيل بعام 1961 " ... 2- تتقادم بمرور سنتين ، دعاوى تعويض الضرر الناجم عن موت المسافر أو اصاباته الجسمانية.

3_ تسري مدة التقادم ، بالنسبة للاصابات الجسمانية ، من يوم النزول الى اليابسة

4_ وتسري مدة التقادم ، بالنسبة للوفاة الحاصلة أثناء النقل ، من التاريخ الذي يقدر نزوله من السفينة كمسافر.

5_ في حالة الاصابات الجسمانية أثناء النقل والمؤدية لوفاة المسافر بعد نزوله من السفينة ، تسري المدة من تاريخ الوفاة ، على أن تتجاوز هذه المدة 3 سنوات من تاريخ النزول من السفينة. "

[454] Article 16 CNV ATHEN Protocol 2002 « 1. Toute action en réparation du préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager, ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, est soumise à une prescription de deux ans.
2. Le délai de prescription court:
a) dans le cas de lésions corporelles, à partir de la date du débarquement du passager;
b) dans le cas d'un décès survenu au cours du transport, à partir de la date à laquelle le passager aurait dû être débarqué et, dans le cas de lésions corporelles s'étant produites au cours du transport et ayant
Entraîné le décès du passager après son débarquement, à partir de la date du décès; le délai ne peut Toutefois dépasser trois ans à compter de la date du débarquement…. »

الضرر الناتج عن الاصابات الجسمانية للمسافر لتقادم مدته سنتان يسري مفعولها ابتداء من تاريخ نزول المسافر من السفينة.

كما أخضع دعوى التعويض المتعلقة بالضرر الناتج عن وفاة المسافر هي الأخرى لتقادم مدته سنتان ، الّا أنّ بداية سريان هذا التقادم تختلف بين حالتين[455] :

1- في حالة حدوث الوفاة أثناء تنفيذ عقد النّقل البحري تكون بداية سريان مدّة التقادم ابتداء من اليوم الذي كان يفترض فيه مغادرة المسافر للسفينة.

2- أمّا اذا حدثت الوفاة بعد مغادرة المسافر للسفينة ولكن سبب الوفاة يرجع الى حادث وقع له أثناء تنفيذ عقد النّقل فإنّ مدة تقادم دعوى التعويض التي يرفعها الورثة تبدأ من تاريخ الوفاة ، بشرط ألّا تنقضي ثلاث سنوات من تاريخ مغارة السفينة.

مثال على ذلك : في حالة وفاة المسافر بسبب حادث وقع له أثناء تنفيذ عقد النّقل بعد سنة ونصف من نزوله من السفينة ، لا يبقى أمام الورثة الّا سنة ونصف فقط من أجل رفع دعوى التعويض وليس سنتان.

وفي حال أصيب المسافر أثناء تنفيذ عقد النّقل ثم غادر السفينة وهو مصاب ، ثم يتوفى بعد ستة أشهر من مغادرة السفينة بسبب تلك الإصابة ، يسري التقادم من تاريخ الوفاة اذا اسندت دعوى التعويض الى الوفاة ، أمّا اذا أقيمت دعوى التعويض على أساس الإصابة فتسري مدّة التقادم من تاريخ النزول من السفينة .

الّا أنّه من الأفضل للمسافر اقامة الدعوى على أساس الاصابة أولا ، مع الاحتفاظ بحق تكملة التعويض اذا حصلت الوفاة فإذا حدثت بعد عام ونصف مثلا من مغادرة السفينة كان للورثة سنة ونصف أخرى لإقامة الدعوى بتكملة التعويض ، أمّا اذا أهملوا

[455] الفقرة الأولى والثانية والثالثة من المادة 854 من القانون البحري الجزائري.

اقامة الدعوى حتى انقضاء ثلاث سنوات جاز الدفع في مواجهتهم بالانقضاء ، ولا يقبل منهم أنّ مدة السنتين من تاريخ الوفاة لم تنقضي.[456]

والملاحظ هنا أنّ الدين يصبح مستحق الأداء بمجرد اصابة المسافر وتحقق الضرر الّا أنّ المشرع أخّر بداية سريان التقادم الى ما بعد مغادرة المسافر للسفينة وهذا أمر منطقي كون المسافر لا يمكنه رفع دعوى التعويض الّا بعد مغادرته للسفينة.

ثانيا- مدد التقادم في حالات هلاك أو تلف الأمتعة :

نصّت المادة 821 من القانون البحري الجزائري على أنّ التزام النّاقل يشمل نقل أمتعة المسافر ، وفي نفس السياق نصّت المادة 842 من نفس القانون على مسؤولية النّاقل عن الأضرار التي تلحق هذه الأمتعة .

أمّا تقادم الدعاوى المرفوعة من طرف المسافر أو ورثته في حالة وفاته ضد النّاقل البحري في حالة فقدان أو تضرر الأمتعة فقد حددها المشرع الجزائري بسنتين (02) وفق ما نصّت عليه المادة 853 من ق ب ج.

على أن يتم سريان هذه المدّة من يوم التفريغ ، أو من اليوم الذي كان يفترض فيه التفريغ إذا فقدت السفينة كليا[457] ، وقد واكب المشرّع الجزائري في ذلك اتفاقية بروكسيل لعام 1967 التي سارت في نفس الاتجاه[458] ، ومخالفا ما ذهب اليه كل من

---

[456] ايمان فتحي حسن الجميل ، الأحكام الموضوعية والإجرائية في مادة نقل المسافرين ، المكتب الجامعي الحديث ، الاسكندرية ، مصر ، 2018 ، ص151.

[457] المادة 854 ق ب ج " يسري مفعول التقادم كما يلي :

.... د- في حالة فقدان الأمتعة أو الحاق الضرر ، اعتبارا من يوم التفريغ ، وفي حالة الفقدان الكلي للسفينة اعتبارا من اليوم المفترض للتفريغ."

[458] Article 10/2 CONV BRUXEL1961 « Les actions en réparation du préjudice résultant de la perte ou du dommage aux bagages se prescrivent après deux années à partir de la date du débarquement , et en cas de pert totale du navire à partir de la date à laquelle le débarquement aurait eu lieu.

التشريع الفرنسي والتشريع المصري اللّذين ذهبا الى ربط بداية سريان مدة التقادم بوقت مغادرة المسافر للسفينة أو من اليوم الذي كان يجب أن تتم فيه المغادرة وذلك اذا توفي المسافر أثناء عملية النّقل وهو الحال في اتفاقية أثينا لعام 1974 وبرتوكولاتها المعدّلة[459]

وهنا نتساءل لماذا لم يفرّق المشرّع الجزائري واتفاقية بروكسيل لعام 1967 بين أمتعة الحجرة و الأمتعة الأخرى في تحديد بداية سريان التقادم ، كما كان الحال في عملية الاخطار خاصة وأنّ المسافر لا يمكن أن يعلم بالأضرار التي تلحق الأمتعة التي تكون في حيازة النّاقل الّا بعد استلامها ، فهذا الأخير يكون مسئول عن الأضرار التي تلحق هذه الأمتعة منذ تكفله بها حتى تسليمها الى المسافر ، وبالتالي لا يستطيع المسافر رفع دعوى التعويض بعد انزال الأمتعة ، بل بعد استلامها والتحقق من تضررها ، لذلك يقتضي المنطق أن يسري التقادم بداية من يوم التسليم [460].

على نفس المنوال سارت اتفاقية أثينا لعام 1974 وبرتوكولاتها المعدلة رغم أنّها ذهبت في تحديدها للمدة القصوى للتقادم على أساس علم النّاقل أو عدم علمه بالضّرر حيث قضت من خلال الفقرة الثالثة من المادة السادسة عشر بأن "...لا يجوز تحت أي ظرف من الظروف رفع التعويض بموجب هذه الاتفاقية بعد انقضاء أحد المواعيد التالية :

---

[459]Article 16 CNV ATHEN Protocol 2002 « … c) dans le cas de perte ou de dommages survenus aux bagages, à partir de la date du débarquement ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, à compter de la date la plus tardive.. ».

[460] وهنا نشير الى أنّ المشرع البحري الجزائري قد وقع في نفس التناقض في مجال النقل البحري للبضائع حيث نجد أنّ المادة 742 من ق ب ج قد حددت نقطة انطلاق بداية التقادم بيوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه بالنسبة لجميع الدعاوى الناتجة عن عقد النّقل البحري ، في حين لم ينص من خلال نص المادة 743 ق ب ج على بداية حساب أجل تقادم دعاوى مسؤولية النّاقل البحري ، وهذا ما نتج عنه تضارب في قرارات المحكمة العليا ، التي تؤكد من جهة على أنّ احتساب أجل التقادم يكون من يوم التسليم الفعلي للبضائع من خلال قرارها الصادر بتاريخ 1997/07/09 ملف رقم 143090 ، ومن جهة أخرى ترى في قرارها الصادر بتاريخ 1997/10/28 ملف رقم 154011 أنّ " ...مهلة السنة تبدأ اعتبارا من يوم انتهاء آخر عملية منصوص عليها في عقد الشحن والتفريغ التي تقوم بها المؤسسة المينائية وليس من يوم تسليم البضائع "

أ_ فترة خمس سنوات من تاريخ نزول المسافر أو من التاريخ الذي كان من المفترض أن يتم فيه النزول .

ب- فترة ثلاث سنوات من التاريخ الذي أصبح فيه مقدم الطلب على علم ، أو من تاريخ معقول يكون فيه على علم بالإصابة أو الخسارة أو الضرر الناجم عن الحادث.

الفرع الثاني

عدم جواز النزول عن التقادم أو تعديل مدده

من خلال استعراضنا لاتفاقات الاعفاء من المسؤولية في كل من التشريع البحري الجزائري واتفاقيات بروكسيل من خلال الفصل الأوّل من الباب الثاني من هذه الرسالة لاحظنا أنّ كليهما لم يتطرق الى الاتفاقات التي قد تبرم بين النّاقل والمسافر وترمي الى تعديل مدد التقادم المسقط لدعوى المسؤولية ، أو ترمي الى التنازل عنه أصلا وهو الحال في القانون التجاري ، وفي غياب سوابق قضائية في هذا الموضوع رأينا الرجوع الى القواعد العامة لمعرفة حكم هذه الاتفاقات.

أولا- عدم جواز النزول مقدما عن التقادم :

من خلال نص المادة 322 من ق م ج التي جاء فيها: " لا يجوز التنازل عن التقادم قبل ثبوت الحق فيه..."

يتضح أنّ قيام التقادم في دعوى التعويض على مسؤولية النّاقل البحري على أساس المصلحة العامة يترتب عليه بالضرورة منع المسافر والنّاقل من الاتفاق مقدما على عدم قيام التقادم بعد استفاء المدة المنصوص عليها قانونا ، حتى وان كان الدفع بالتقادم لا يرتبط بالنظام العام لأنّ المحكمة لا تنظر فيه من تلقاء نفسها ، بل لابد أن يثيره الخصوم أو صاحب المصلحة ، فهو دفع موضوعي يجوز التمسك به في جميع

مراحل الدعوى ولو أمام محكمة الاستئناف ، في حين لا يجوز الدفع به أول مرّة أمام المحكمة العليا .

غير أنّ ادراج عبارة " قبل ثبوت الحق فيه " تعني بمفهوم المخالفة أنّه بمجرد ثبوت حق الدائن في التقادم فإنّه يجوز له النزول عنه ، كما أنّ عدم اثارته أمام المحكمة يعد تنازلا عنه.

ويرجع سبب منع النزول عن التقادم قبل ثبوت الحق فيه الى قطع الطريق امّام الدائن من فرض مثل هذه الشروط على المدين ، وبالتالي قطع الطريق من أن تصبح مثل هذه الشرط شرطا دارجا ومألوفا في المعاملات ، ذلك أنّه لو سمح للأطراف بإدراج هذا الشرط لتجرد التقادم من المزية التي شرع من أجلها ولترتب على ذلك اهدار الصالح العام[461]

أمّا اذا اكتملت مدة التقادم وانتفت شبهت الضغط على ارادة النّاقل فإنّه يجوز له التنازل صراحة أو ضمنا عن حقه في التمسك بالتقادم وفق ما قضت به الفقرة الثانية من المادة 322 ق م ج بقولها: " يجوز لكل شخص يملك التصرف في حقوقه أن يتنازل ولو ضمنا عن التقادم بعد ثبوت الحق فيه ، غير أنّ هذا التنازل لا ينفذ في حق الدائنين إذا صدر إضرار بهم "

وقد ذهبت محكمة النّقض المصرية الى أبعد من ذلك إذ قضت بجواز التنازل عن المدة التي انقضت من التقادم ولو لم يكتمل " لا يجوز قانونا النزول عن التقادم قبل ثبوت الحق فيه ، ولا يثبت هذا الحق إلا باكتمال مدة التقادم ، وإنما يجوز النزول عن المدة التي انقضت في تقادم لم يكتمل ، وهذا النوع من النزول يقطع التقادم على اساس اعتباره إقرار من المدين بحق الدّائن "[462]

---

[461] عبدالرزاق السنهوري ، المرجع السابق ، ص 1142.

[462] نقض مصري بتاريخ : 1969/01/30 ، مجموعة المكتب الفني ، 2020 ، ص 210.

هذا ونشير في الأخير الى أنّ النزول عن التقادم أمر يستبعده الواقع في مجال النّقل البحري للمسافرين كون المدين به هو النّاقل الذي يعتبر الطرف القوي في عقد النّقل وليس له أي مصلحة في هذا النزول.

ثانيا – عدم جواز تعديل مدّة التقادم :

بالرجوع مرة أخرى الى نص المادة 322 ق م ج نجدها قد قضت بأنّه " ...كما لا يجوز الاتفاق على أن يتم التقادم في مدة تختلف عن المدة التي عينها القانون"

يتضح من هذا النّص أنّه لا يجوز الاتفاق على تعديل مدة التقادم بالزيادة أو بالنقصان ولا شك أنّ تحريم الاتفاق على تعديل مدة التقادم في مجال النّقل البحري للمسافرين يكون هدفه الأوّل حماية المسافر من ادارج شروط واتفاقات مقصرة من مدة التقادم ، على اعتبار أنّه الطرف الضعيف في عقد النّقل ، لذلك قد يقوم بإبرام مثل هذه الاتفاقات تحت ضغط النّاقل وهو ما يجعل مثل هذه الاتفاقات المعدلة لمدة التقادم الواردة في القانون باطلة لمخالفتها النظام العام ، وفي هذا الإطار جاء في المذكرة الايضاحية للتقنين المدني المصري ما يلي: " نهج المشروع نهج المشروع الفرنسي الايطالي ، فحظر كل تعديل اتفاقي في مدة التقادم المقررة في القانون ويفرق البعض بين الاتفاقات الخاصة بمد المدة والاتفاقات الخاصة بقصرها ، يلحقون البطلان بالأولى دون الثانية ، بيد أنّه لم يرى وجه للأخذ بهذه التفرقة ، لأنّ إقرار صحة الاتفاق على قصر المدة لا يؤمن منه الاعتساف ، ولا سيما في عقود التأمين وقد اتفاق واضعوا المشروع الفرنسي الايطالي فيما بينهم على اقرار قاعدة حظر تعديل المدة المقررة في القانون على المتعاقدين إطلاقا ، لأنّ حكم التقادم يتعلق بالنظام العام ولا ينبغي أن يترك تطبيقه لمشيئة الأفراد "[463]

أنظر : سرير عيسي ، أثر مضي المدة في الالتزام ، رسالة ماجيستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة الجزائر1 ، 2013 ، ص 29.

[463] مجموعة الأعمال التحضيرية ج3 ص 345. أنظر : عبدالرزاق السنهوري ، المرجع السابق ، ص 436.

بالرجوع الى اتفاقية أثينا لعام 1974 وبرتوكولاتها المعدّلة نجدها قد أجازت للنّاقل البحري اعلان تمديد مدّة التقادم سواء بإرادته المنفردة ، أو من خلال الاتفاق الخطي على التمديد بينه وبين المسافر ، على أن يكون هذا الاعلان أو الاتفاق بعد حدوث الضرر وإلّا كان باطلا[464] ، وبالتالي فاتفاقية أثينا أجازت الاتفاق على تمديد مدة التقادم ، لكن بعد حدوث الضرر.

في حين لم تتحدث الاتفاقية عن جواز تقصير مدة التقادم وهو ما يفهم على أنّه عدم اجازة مثل هكذا اتفاق رغبة من واضعي اتفاقية أثينا في حماية المسافر من استغلال النّاقل له باعتباره الطرف الضعيف في عقد النّقل بإدراج اتفاقات تقصّر من مدة تقادم دعوى التعويض ، أمّا نص الاتفاقية على جواز اتفاق الأطراف بتمديد مدة التقادم فهو ولا شك يصب في مصلحة المسافر المحضة.

لذلك فإننا نحث المشرّع الجزائري على الاقتداء باتفاقية أثينا ، وإضافة نصوص ضمن التشريع البحري تنظم أكثر تقادم دعوى التعويض عن الأضرار التي تلحق المسافر خلال تنفيذ عقد النّقل ، وتنص صراحة على امكانية تمديد مدة التقادم على النحو الذي ورد في اتفاقية أثينا لعام 1974 وبرتوكولاتها المعدلة.

[464] Article 16 CNV ATHEN Protocol 2002 « …4. Nonobstant les dispositions des paragraphes, 1, 2 et 3 du présent article, le délai de prescription peut être prorogé par déclaration du transporteur ou par accord entre les parties conclu après la survenance du dommage. Déclaration et accord doivent être consignés par écrit »

المطلب الثاني

عوارض تقادم دعوى المسؤولية

إنّ بداية سريان مدّة التقادم لا يعني بالضرورة أنّها تمضي الى غاية اكتمالها دون توقف أو انقطاع ، فقد يعترض طريق سريان التقادم عوارض تؤدي الى كبح السريان مؤقتا مادام هذا العارض قائما حتى إذا زال عاد التقادم الى السريان من جديد مستكملا مسيرته ، وهذا ما يعبر عنه بوقف التقادم (الفرع الأوّل) ، كما يمكن لهذا العارض أن يلغي المدة التي مرت من التقادم ويؤدي الى انشاء تقادم جديد ، بحيث تبدأ مدة جديدة بعد زواله بدون احتساب المدة القديمة ، وهذا هو انقطاع التقادم (الفرع الثاني)

وبما أنّ المشرّع البحري الجزائري قد أحال تنظيم هذه العوارض التي تعتري التقادم الى القواعد العامة ، وفق ما نصّت عليه المادة 853 ق ب ج بقولها " .... ويوقف هذا التقادم أو ينقطع وفقا لأحكام القانون العام " فلزاما علينا ايرادها تفصيليا في الأحكام العامة ثم تطبيقها على قواعد القانون البحري.

الفرع الأوّل

وقف تقادم دعوى المسؤولية

التوقف يعني حصول مانع قانوني من شأنه ان يقف حائلا دون رفع الدعوى في الوقت المحدد ، كما لو كان المصاب صغيرا وليس له ولي[465] ويترتب على ذلك توقف سريان التقادم فلا تحتسب المدة التي جرى فيها التوقف وإنما تضاف المدة السابقة عليه الى المدة اللاحقة ، ووقف التقادم يختلف عن التأخير في سريان التقادم ، ففي هذا الأخير يفترض أن التقادم لم يبدأ من أساسه لعدم استحقاق الدين ، ولكن يبدأ السريان

[465] عادل علي المقدادي ، المرجع السابق ، ص 256.

بمجرد الاستحقاق ، أمّا وقف التقادم فيعترض التقادم بعد بدء سريانه[466] ، ولكن قد يقع الخلط بسبب تحقق عرض وقف التقادم قبل بدء سريانه ، والفرق بين الحالتين أنّه عند وقف السريان تنتهي المدة التي وقف فيها السريان بزوال عارض الوقف ، أمّا التأخير فلا تنتهي المدّة الّا بحلول ميعاد استحقاق الدين ، كما أنّه لا يصح تأخير سريان التقادم إلّا منذ البداية لا بعد أن سرى التقادم[467]

أولا – أسباب وقف التقادم :

نصّت المادة 317 ق م ج على ما يلي " لا يسري التقادم كلما وجد مانع مبررا شرعا يمنع الدائن من المطالبة بحقه ، كما لا يسري فيما بين الأصيل والنّائب

ولا يسري التقادم الذي تنقص مدته عن خمس(5) سنوات في حق عديمي الأهلية والغائبين والمحكوم عليهم بعقوبات جنائية إذا لم يكن لهم نائب قانوني.

ولا يسري التقادم الذي تزيد مدته على خمس(5) سنوات في حق الأشخاص المذكورين في الفقرة السابقة ولو كان لهم نائب قانوني طيلة مدة عدم أهليتهم ".

يستخلص من الفقرة الأولى من نص هذه المادة أنّ المشرّع تحاشى تحديد أسباب الوقف على سبيل الحصر ، بل ترك للقاضي تقديرها ، فالقاعدة العامة وفق ما نص عليه المشرّع تقضي بأنّ التقادم يوقف كلما وجد مانع مادي أو قانوني أو أدبي يتعذر معه على المسافر المطالبة بحقه.

وبما أنّ مدة التقادم في مجال النّقل البحري للمسافرين لا تزيد عن خمس سنوات في كل الأحوال ، فإنّه يستخلص من نص الفقرة الثانية من المادة المذكورة أنّ التقادم يوقف ولا يسري في حق المسافر الذي لا يملك نائب قانوني ، إذا كان هذا المسافر

---

[466] ايمان فتحي حسن الجميل ، الأحكام الموضوعية و الاجرائية في مادة نقل المسافرين ، المرجع السابق ص157.

[467] عبدالرزاق السنهوري ، المرجع السابق ، ص 1069.

عديم الأهلية أو غائب أو محكوم عليه بعقوبة جنائية ، لأنّ مدة التقادم هنا لا تزيد عن خمس سنوات في كل الأحوال ، على العموم يمكن تقسيم أسباب وقف التقادم وفق مايلي :

1- أسباب وقف التقادم المرتبطة بأسباب مادية أو معنوية :

أ- المانع المادي:

تعد هذه الحالة القاعدة العامة إذ تنطبق في كل مرة يجد فيها الدائن نفسه في مواجهة مانع مادي اضطراري لا يد له فيه ، من شأنه أن يجعل المطالبة بحقه متعذرا عليه فيترتب على ذلك وقف التقادم عن السريان مهما كانت مدته الى غاية زوال هذا الظرف، ولا يشترط أن يصل هذا الظرف الى درجة القوة القاهرة ، فيعتبر من قبيل الظروف الموقفة لسريان التقادم نشوب فتنة أو قيام حرب مفاجئة ، أو انقطاع المواصلات بحيث لا يتمكن المسافر من اتخاذ الاجراءات اللازمة للمطالبة بحقه فيقف سريان التقادم لكل هذه الموانع ، وتوكل مسألة مراقبة هذه الظروف لقاضي الموضوع ، دون أن يخضع في ذلك لرقابة محكمة النقض[468].

ب- المانع المعنوي :

بالإضافة الى ذلك نص التقنين المدني على مبدأ عام يقضي بأنّ المانع الأدبي يوقف التقادم ، ويرجع للقاضي تقدير ما إذا كان هناك مانع أدبي يرجع الى العلاقة التي تربط المسافر بالنّاقل ، دون أن يخضع لرقابة محكمة النّقض. فيجوز للقاضي أن يعتبر علاقة الزوجية وعلاقة البنوة وعلاقة الأخوة وعلاقة السيد والخادم مانع أدبيا.

وقد تكون العلاقة المانعة من سريان التقادم ، هي علاقة الأصيل ونائب ، فلا يسري التقادم بين ناقص الأهلية ومن ينوب عنه قانونا ، ولا بين الشخص المعنوي

[468] دربال عبدالرزاق ، الوجيز في أحكام الالتزام في القانون المدني الجزائري ، دار العلوم للنشر والتوزيع ،عنابة 2004، ص118.

ومديره ، أو بين الموكل والوكيل فيما يدخل في حدود التوكيل ، لأنّ بين كل من أولئك وكل هؤلاء على التوالي ، صلة تبعث على الاحترام والرهبة يستحيل معها على المسافر أدبيا أن يطالب بحقه[469]

2- أسباب الوقف المتعلقة بالمسافر:

يوقف التقادم كذلك بسبب حالة في المسافر تحول بينه وبين المطالبة بحقه ، إذ يستشف من نص المادة 316 ق م ج الفقرة الثانية عدم سريان التقادم الذي تقل مدته عن خمس سنوات ضد كل مسافر لا يملك نائب قانوني ، في حالة كونه فاقد للأهلية أو غائب أو محكوم عليه بعقوبة جنائية ، فهنا يؤخر سريان التقادم الى غاية زوال هذه العوارض أو الى غاية امتلاك المسافر نائب قانوني يمثله.

ثانيا- آثار وقف التقادم :

يترتب على وقف التقادم أنّ المدة التي تكون سابقة لوقف التقادم تبقى قائمة ، لكن دون أن تضاف اليها المدة التي يكون خلالها التقادم موقوفا ، ثم بعد استئناف سريان التقادم تؤخذ في الاعتبار المدة السابقة على الوقف[470] .

مثال على ذلك : لو لم يرفع المسافر الذي تعرض لضرر جسماني أثناء عملية النّقل دعوى التعويض ضد النّاقل وترك حقه يتقادم لمدة سنة ، ثم مات وورثه قاصر لم يعيّن له نائب يمثله قانونا الّا بعد ستة أشهر فيوقف سريان التقادم مدة ستة أشهر إلى أن يتم تعيين وصي للقاصر ، بعد سريان التقادم مرة أخرى لا تحسب الستة أشهر التي وقف فيها التقادم ولكن تحسب السنة التي سبقت الوقف.

(ولا يوقف التقادم بسبب وجود مفاوضات بين النّاقل و صاحب الحق في الأمتعة بأي شكل من الأشكال ، ذلك أنّ المفاوضات تحصل إمّا قبل اكتمال المدة وإمّا بعد

---

[469] عبدالرزاق السنهوري ، المرجع السابق ، ص 1081-1082.

[470] دربال عبد الرزاق ، المرجع السابق ، ص119.

اكتمالها فأمّا عن المفاوضات بعد اكتمال المدة فلا يمكن أن يقال إنّها توقف أو لا توقف التقادم لأنّ التقادم قد اكتملت مدته ، إنّما قد يصح القول بأنّ المفاوضات في هذه الحالة قد تعني من جانب النّاقل نزولا عن التقادم بعد ثبوت الحق فيه ، وهذا جائز بنص القانون سواء كان نزولا صريحا أو نزولا ضمنيا ، إنما لا علاقة لهذا النزول بالوقف ، أمّا إن كانت المفاوضات دائرة قبل اكتمال مدة التقادم ، فقد يستنتج منها اقرارا من النّاقل بالمسؤولية عن الضرر وباستعداده لتعويض صاحب الحق في الأمتعة عنها ، وفي هذه الحالة نكون بصدد انقطاع لا بصدد وقف)[471]

الفرع الثاني

انقطاع تقادم دعوى المسؤولية

اذا كان وقف التقادم معناه التوقف المؤقت عن السريان لمدة معينة وذلك بسبب وجود مانع يتعذر معه على المسافر أن يطالب بحقه ، وبعد زوال هذا المانع يستأنف سريانه فإنّ انقطاع التقادم يختلف عن ذلك ، فهو عبارة عن عدم اعتدادا كلّي لمدة التقادم التي مضت قبل حصول الانقطاع ولو كان ذلك في آخر يوم من المدة المقرر لتقادم الحق حيث يبدأ سريان تقادم جديد بعد زوال السبب الذي أدى الى الانقطاع. وان كان الوقف يتعلق بالمسافر ، فإنّ الانقطاع قد يأتي من المسافر لكن بإرادة صريحة نتيجة لإجراء يتخذه يكشف فيه عن تمسكه بحقه ، وقد يأتي من النّاقل أيضا عن طريق إقراره بحق المسافر[472].

---

[471] ابراهيم مكي ، دعوى المسؤولية عى النّاقل البحري ، رسالة دكتوراه ، مقدمة لكلية الحقوق ، جامعة عين شمس 1973 ، ص170. أنظر: ايمان فتحي حسن الجميل ، المرجع السابق ، ص 328.

[472] دربال عبدالرزاق ، المرجع السابق ، ص 120.

أولا – أسباب انقطاع التقادم:

تنص المادة 317 ق م ج على ما يلي " ينقطع التقادم بالمطالبة القضائية ولو رفعت الدعوى الى محكمة غير مختصة بالتنبيه أو بالحجز ، وبالطلب الذي يتقدم به الدائن لقبول حقه في تفليسة المدين ، أو في توزيع أو بأي عمل يقوم به الدائن أثناء مرافعة لإثبات حقه."

كما تنص المادة 318 ق م ج " ينقطع التقادم إذا أقر المدين بحق الدائن إقرارا صريحا أو ضمنيا.

ويعتبر إقرار ضمنيا ، أن يترك المدين تحت يد الدائن مالا له رهنا حيازيا تأمينا لوفاء دين " .

من خلال ما جاء في نص المادتين المذكورتين أعلاه يمكننا القول أنّ أسباب انقطاع التقادم قد تكون صادرة عن المسافر ، كما يمكن أن تكون صادرة عن النّاقل.

1 – الأسباب الصادرة عن الدائن (المسافر) :

ينقطع التقادم بفعل الدائن إذا بدر منه إحدى التصرفات التالية :

أ– المطالبة القضائية :

ينقطع التقادم بالمطالبة القضائية ، التي تعني قيام المسافر بالمطالبة بحقه الذي في ذمة النّاقل أمام القضاء ، فلا يكفي لانقطاع التقادم مجرد المطالبة الودية ولو كانت بكتاب مسجل[473] ، كما لا يكفي لقطع التقادم إنذار المدين بالوفاء حتى ولو كان على يد محضر أو تقديم شكوى لدى النيابة العامة[474] أو المطالبة القضائية أمام

[473] عبدالرزاق السنهوري ، المرجع السابق ، ص 1091.

[474] جاء في القرار الصادر عن الغرفة المدنية للمحكمة العليا بتارخ 2005/09/21 الملف رقم 306742 " ينقطع التقادم المسقط للحق في التعويض برفع دعوى قضائية وليس بتقديم شكوى الى النيابة العامة.

القضاء الاستعجالي لأنّ هذا القضاء لا يختص الا باتخاذ إجراءات مستعجلة لا تمس أصل الحق كدعوى إثبات الحالة[475] ، وكذلك لا يكفي لقطع التقادم التظلم المرفوع الى سلطة إدارية كونه لا يعتبر مطالبة قضائية[476] .

أمّا رفع الدعوى أمام محكمة غير مختصة فلا يحول دون قطع التقادم ، سواء كان عدم الاختصاص نوعي أو اقليمي ، أو بسبب انعدام ولاية المحكمة دون قطع التقادم لأنّ المسافر برفعه دعوى التعويض على النّاقل يكون قد أظهر نيته المحققة في المطالبة بالتعويض ولا يعد مهملا[477].

ب- التنبيه :

بما أنّ المطالبة القضائية تقطع التقادم فمن الطبيعي ومن باب أولى أن يكون للتنبيه ذات الأثر لأنّه أقوى من المطالبة ، فهو يتم بناء على سند تنفيذي (حكم أو سند رسمي) يخوّل للدائن التنفيذ على أموال المدين بعد التنبيه على يد محضر بأداء ما هو مطلوب منه وإنذاره بالتنفيذ الجبري إذا لم يقم بأدائه.

ولكي يرتب التنبيه أثره في قطع التقادم لابد أن يكون صحيحا ، كما يجب أن يكون السند الواجب التنفيذ الذي يستند اليه صحيحا أيضا ، فالتنبيه الذي استوفى الشكل المطلوب يترتب عليه قطع التقادم ولو لم يتبعه حجز أو قضي ببطلان الحجز[478] .

---

[475] سرير عيسى ، المرجع السابق ، ص 94.

[476] ايمان فتحي حسن الجميل ، الأحكام الموضعية والاجرائية في مادة نقل المسافرين ، المرجع السابق ص 163.

[477] المادة 317 ق م ج.

[478] عبدالرزاق السنهوري ، المرجع السابق ، ص 1101 .

ج – الحجز

وينقطع التقادم أيضا بالحجز ، سواء كان هذا الحجز تنفيذيا أو تحفظيا ، وإن كان في الغالب يسبق الحجز التنفيذي تنبيه قاطع للتقادم[479] ، عكس الحجز التحفظي الذي لا تنبيه فيه فلا يقطع التقادم إلّا من وقت توقيعه تحديدا[480]

أمّا فيما يتعلق بحجز ما للمدين لدى الغير ، فيترتب عليه انقطاع حق الحاجز من جهة وانقطاع تقادم الحق الذي للمحجوز عليه عند المحجوز لديه[481]

2- انقطاع التقادم الصادر من المدين

يتجلّى سبب انقطاع التقادم الذي يرجع الى المدين في صورة واحدة ، وهي اقرار هذا الأخير بحق الدّائن[482] ، سواء كان هذا الإقرار صريحا أو ضمنيا ، ولا يشترط في الاقرار الصريح شكل معيّن ، بل يكفي فيه التعبير عن الإرادة التي يكون المقصود منها الإقرار بالدين ، أو الإقرار المكتوب في شكل رسالة أو غيرها من الصور ويستوي في ذلك أن يكون موجه للدائن أو غير موجه اليه[483].

أمّا الإقرار الضمني فيستخلص من أي عمل يمكن أن يفيد معنى الإقرار ، ومثال ذلك قيام المدين بدفع قسط من الدين ، أو ترك المدين تحت يد الدائن مالا له رهنا حيازيا تأمينا لوفاء دين.

---

[479] في هذه الحالة ينقطع التقادم على مرتين ، حيث ينقطع في المرّة الأولى بسبب التنبيه ، وينقطع مرة ثانية بسبب الحجز ، فإذا كان هناك قطع للتقادم في أول ماي بسبب التنبيه تبدأ مدة جديدة للتقادم ابتداء من هذا التاريخ وإذا حدث حجز بعد ذلك في أول أوت فإنّه يحدث انقطاع جديد ويبدأ تقادم جديد من هذا التاريخ.

[480] عبدالرزاق السنهوري ، المرجع السابق ، ص 1109.

[481] أنور سلطان ، المرجع السابق ، ص 434.

[482] المادة 318 ق م ج .

[483] عبدالرزاق السنهوري ، المرجع نفسه ، ص 1101.

ويرجع تقدير ما اذا كان عمل المدين ينطوي على اقرار صريح أو ضمني الى قاضي الموضوع دون أن يخضع في ذلك لرقابة المحكمة العليا[484].

ثانيا-آثار قطع التقادم

تنص المادة 319 ق م ج على أنّه " إذا انقطع التقادم ، بدأ تقادم جديد يسري من وقت انتهاء الأثر المترتب على سبب الانقطاع وتكون مدته هي مدة التقادم الأوّل.

غير أنّه إذا حكم بالدين وحاز الحكم قوة الشيء المقضي به أو اذا كان الدين يتقادم بسنة وانقطع تقادمه بإقرار المدين ، كانت مدة التقادم الجديد خمسة عشر(15) سنة الا أن يكون الدين المحكوم به متضمنا لالتزامات دورية متجددة لا تستحق الأداء الا بعد صدور الحكم."

والملاحظ أنّ نص هذه المادة جاء مطابق لنص المادة 385 من القانون المدني المصري التي فسّرتها محكمة النقض المصرية بقولها " أنّه إذا زال التقادم المنقطع حل محله تقادم جديد يسري من وقت انتهاء الأثر المترتب على سبب الانقطاع والأصل في هذا التقادم الجديد أن يكون مماثلا للتقادم الأوّل في مدته وفي طبيعته"[485]

وعليه يمكننا القول أنّ التقادم الجديد يكون متفقا مع التقادم الأصلي الذي كان قبل الانقطاع في مدته وطبيعته ويستثنى من ذلك حالتان :

- إذا صدر حكم نهائي وحاز قوة الشيء المقضي به فإنّ المدة الجديدة للتقادم تعتبر خمس عشر سنة وحتى ولو كانت أقل من ذلك قبل الانقطاع.

---

[484] ايمان فتحي حسن الجميل ، الأحكام الموضوعية والإجرائية في مادة نقل المسافرين ، المرجع السابق ص169.

[485]ايمان فتحي حسن الجميل ، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص ، المرجع السابق ، ص 341.

- إذا انقطع التقادم بإقرار المدين بالديون التي تسقط بمضي سنة فإنّ مدة التقادم هنا تتحول من سنة الى خمس عشرة سنة بالانقطاع ،لأنّ هذا النوع من التقادم يقوم على قرينة الوفاء[486].

أمّا بداية سريان هذا التقادم الجديد فتختلف باختلاف السبب الذي قطع التقادم السابق فإذا كان سبب انقطاع التقادم هو المطالبة القضائية فيمتد طوال الوقت الذي تستغرقه الدعوى ، وإذا كان سبب قطع التقادم هو التنبيه فإنّ التقادم الجديد يسري فورا عقب التنبيه ويظل ساريا الى أن يقطعه الحجز الذي يلي التنبيه

وإذا كان سبب قطع التقادم هو اقرار المدين بحق التقادم ، فإنّ التقادم الجديد يبدأ السريان عقب الإقرار[487].

وفي الأخير يمكننا القول أنّ المشرّع البحري الجزائري أحال تنظيم وقف وانقطاع تقادم دعوى التعويض الى أحكام القانون العام وفق التفصيل الذي أوردناه ، الاّ أنّه جاء باستثناء في نص المادة 854 ق ب ج الفقرة "ج" ، مفاده عدم جواز تجاوز مدّة تقادم دعوى التعويض نتيجة المسؤولية عن الوفاة التي حصلت بعد مغادرة السفينة بسبب اصابة تعرض لها المسافر خلال عملية النّقل بكل الأحوال لمدة ثلاث سنوات وهنا نتساءل لماذا خص المشرّع البحري الجزائري هذه الحالة فقط دون غيرها من الحالات الأخرى بتسقيف المدة الزمنية لرفع دعوى التعويض مهما كانت العوارض (وقف أو تقادم) .

---

[486] أنور سلطان ، المرجع السابق ، ص 488.

[487] بن ددوش نضرة ، انقضاء الالتزام دون الوفاء به في القانون الوضعي والفقه الاسلامي ، أطروحة دكتوراه ،كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة وهران ، 2010 ، ص 206.

على خلاف ذلك نجد أنّ اتفاقية بروكسيل لعام 1961 نصّت في المادة 11 الفقرة السادسة على أن يخضع الحق في وقف وقطع مدة التقادم المقررة في هذه المادة لقانون المحكمة التي تنظر القضية ، على أنّه لا يجوز بحال من الأحوال أن ترفع دعوى بموجب هذه الاتفاقية بعد انقضاء ثلاث سنوات من تاريخ النزول من السفينة وهي الفقرة التي سيلتزم القضاء الجزائري بالأخذ بها في حالة النّقل البحري الدولي[488].

في حين سارت اتفاقية أثينا لعام 1974 وبرتوكولاتها المعدلة على نفس منوال اتفاقية بروكسيل مع ادراج بعض التعديلات ، إذ قضت بأن يحكم قانون المحكمة المعروض عليها النزاع أسباب وقف وقطع فترات التقادم لكن لا يجوز بأي حال من الأحوال رفع دعوى التعويض بموجب هذه الاتفاقية بعد انقضاء فترة خمس سنوات من تاريخ نزول المسافر أو من التاريخ الذي كان من المفترض أن يتم فيه النزول وفترة ثلاث سنوات من التاريخ الذي علم فيه المدعي ، أو كان من المعقول أن يكون قد علم بالإصابة أو الخسارة أو الضرر الناجم عن الحد[489].

بناء على ذلك فإننا نحث المشرّع الجزائري على الاقتداء بالاتفاقيات الدولية من خلال ادراج نصوص ضمن القانون البحري يسقف من خلالها مدة تقادم دعوى المسؤولية مهما كانت العوارض التي تعتري هذ التقادم ، وذلك حتى لا يضيع الهدف الذي وضع من أجله هذا الأخير.

* * * * *

[488] المادة 11 فقرة 6 " ... يطبق قانون المحكمة المختصة على أوجه وقف وانقطاع مهل التقادم المنصوص عليها في هذه المادة ، بيد أنّه لا يجوز في أية حالة رفع دعوى خاضعة لهذه الاتفاقية بعد انقضاء مهلة 3 سنوات من يوم النزولمن السفينة "

[489] ARTICL 16/3 CONV ATHEN 1974 PROTOCOL 2002 .

بعد الحديث في الباب الأوّل من هذه الدراسة عن أساس مسؤولية النّاقل البحري ناقشنا في الباب الثاني آثار هذه المسؤولية، حيث ناقشنا موضوع اتفاقات الاعفاء أو التخفيف من المسؤولية، وتوصلنا الى ابطال التشريع البحري سواء الداخلي أو الدولي لمثل هذه الاتفاقات ، مقابل منح الناقل إعفاءات قانونية، تتمثل في اثباته لعدم تسببه بخطئه أو اهماله هو أو تابعيه في وقوع الحادث المسبب للضرر، أو اثبات وقوع الحادث نتيجة سبب أجنبي لا يد له فيه.

وبغية تحقيق التوازن بين طرفي علاقة النّقل وهما الناقل والمسافر، ذهبت الاتفاقيات الدولية والمشرّع الجزائري الى فرض تحديد مسؤولية النّاقل البحري، من خلال وضع قواعد آمرة تنص على حدود قصوى للتعويض المستحق للمسافر المتضرر من عملية النّقل ، ولضمان حصول المسافر على التعويض المستحق من جهة، مع حماية الذمة المالية للنّاقل من جهة أخرى ألزم المشرّع الجزائري من خلال قانون التأمينات النّاقل بالتأمين على المسؤولية دون أن ينص على ذلك في التقنين البحري ، في حين لم يرد ذكر لإلزامية التأمين على المسؤولية في الاتفاقيات الدولية الى غاية توقيع برتوكول لندن لعام 2002 ، حيث أعطى هذا الأخير المسافر امكانية رفع دعوى التعويض مباشرة على شركات التأمين.

هذا وقد ذهبت الاتفاقيات الدولية والتشريع البحري الجزائري الى تقصير مدد تقادم دعاوى التعويض الناشئة عن مسؤولية الناقل البحري، بهدف الحفاظ على النظام العام واستقرار المعاملات ، وحماية للنّاقل من تراكم الدعاوى وبقائه معرضا لها في أي لحظة.

خـاتـــــمـة

لقد رأينا من خلال هذه الدراسة كيف أنّ نقل المسافرين بحرا من شأنه أن يثير مسؤولية النّاقل البحري نتيجة اخلاله بالالتزامات التي يفرضها عليه عقد النّقل ، ومن هذا المنطلق أعطى المشرع الجزائري اهتماما واضحا بوضع قواعد قانونية تنظم أحكام النّقل البحري للمسافرين وخاصة مسؤولية النّاقل البحري ، التي تمثل المجال الخصب للمنازعات بين الناقلين البحريين والمسافرين ، وذلك على نحو يحقق الحماية التشريعية والاقتصادية لمؤسسات النّقل البحري من جهة ويحق حماية مصالح المسافرين من جهة أخرى ، ولأنّ هذا النّوع من النّقل يتميز بالصفة الدولية في معظم الأحيان فقد تم توقيع العديد من الاتفاقيات الدولية في هذا الشأن، دأبت هي الأخرى على تنظيم أحكام مسؤولية النّقل البحري وتوحيدها على نحو يحقق الأهداف المذكورة وكان ذلك بداية من اتفاقية بروكسيل لعام 1961 الى غاية برتوكول لندن لعام 2002 .

من خلال دراسة النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري للمسافرين، وتحليل مدى توفيقه في حماية المسافرين دون الحاق الضرر بمصالح الناقلين، توصلنا الى مجموعة من النتائج ، كما توصلنا الى مجموعة من التوصيات، رأينا وجوب الأخذ بها من أجل تحقيق الهدف المنشود .

أولا- النتـــائج

1- في البداية كانت مسؤولية النّاقل البحري للمسافرين ذات طبيعة تقصيرية ثم عرفت تطورا في القضاء الفرنسي بتحفيز من الفقه تحت وازع حماية المسافر وضمان حصوله على التعويض واستمر ذلك التطور الى غاية صدور القرار الشهير لمحكمة النقض الفرنسية في 1911/11/23 الذي أقر بالمسؤولية العقدية للناقل ، حيث تقوم هذه المسؤولية بمجرد اخلال النّاقل بالالتزامات المفروضة عليه في عقد النقل ، والتي تتمثل أساسا في نقل المسافر وإيصاله سليما معافى الى الجهة المقصودة في الوقت الملائم بالإضافة الى الحفاظ على سلامة أمتعته من التلف والضياع .

2- ذهب كل من المشرع الجزائري والاتفاقيات الدولية الى اعتبار مسؤولية النّاقل البحري مسؤولية شخصية ، تقوم على أساس الخطأ الواجب الاثبات في حالة الحوادث

الفردية (نظرا لتسبب المسافر في الكثير من الحوادث الفردية) ، في حين تقوم على أساس الخطأ المفترض في حالة الحوادث الجماعية والكوارث الكبرى (الغرق ، الجنوح ، الاصطدام ، الغرق) ، وهذا ما جعل التزام الناقل البحري بضمان السلامة مجرد التزام ببذل عناية ، وعلى خلاف ذلك ذهب برتوكول لندن لعام 2002 المعدل لاتفاقية أثينا لعام 1974 إلى اعتماد المسؤولية المفترضة للناقل (الموضوعية) ، في الحالة التي يكون فيها الضرر الذي سبب الوفاة أو الاصابات الجسمانية ناتج عن حادث بحري ولا يتعدى 250000 وحدة حسابية للمسافر المعني .

3- يرتبط قيام مسؤولية الناقل البحري بوجود عقد نقل صحيح ، ووقوع الحادث الذي سبب الضرر للمسافر (ضرر جسماني أو ضرر لحق الأمتعة) خلال فترة النّقل البحري التي حددها المشرّع الجزائري وحددتها الاتفاقيات الدولية كأصل عام بفترة صعود ونزول المسافر من السفينة ، وفترة تواجده على ظهر السفينة.

4- في حالة ما أخلّ النّاقل البحري بالتزاماته الأساسية تنعقد مسؤوليته التي يمكنه دفعها وفق حالات حددها القانون ، تتمثل في اثبات عدم تسبب النّاقل بخطئه أو اهماله هو أو تابعيه في وقوع الحاث المسبب للضرر أو اثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه .

5- على خلاف ما تنص عليه القواعد العامة للمسؤولية العقدية تعد اتفاقات الاعفاء أو التخفيف من المسؤولية باطلة في مجال النقل البحري للمسافرين اذا أبرمت قبل وقوع الحادث المسبب للضرر ، في حين يمكن الاتفاق على تشديد هذه المسؤولية كرفع الحد الأقصى للتعويض أو غير ذلك...

مقابل ذلك وتحقيقا للهدف الرّئيسي للتنظيم القانوني لمسؤولية النّاقل البحري للمسافرين المتمثل في تحقيق التوازن بين مصالح المسافرين في الحصول على تعويض عادل عن الأضرار التي لحقت بهم ، وبين مصالح النّاقلين من خلال التخفيف من قيمة التعويضات التي تقع على عاتقهم ، ذهب التشريع البحري الداخلي والدولي الى فرض تحديد مسؤولية النّاقل البحري من خلال وضع قواعد آمرة تنص

على حدود قصوى للتعويض المستحق للمسافر المتضرر من عملية النّقل ، ولضمان حصول المسافر على التعويض المستحق من جهة مع حماية الذمة المالية للنّاقل من جهة أخرى تم الزام النّاقل البحري من خلال قواعد آمرة بالتأمين على المسؤولية .

6- ولأنّ التعويض لا يتم الحصول عليه طوعا فلابد من اللجوء الى القضاء عن طريق دعوى المسؤولية التي يكون طرفاه المسافر أو ورثته أو من كان يعيلهم (كطرف مدعي) والنّاقل (الطرف المدعى عليه) ، حيث ترفع هذه الدعوى وفقا لقانون الاجراءات المدنية والإدارية اذا كان النّقل داخليا ، ووفقا للقواعد المقررة في الاتفاقيات الدولية اذا كان النّقل دوليا ، على أن يسبق رفع الدعوى اخطار النّاقل أو من يمثله كتابيا بالأضرار التي تعرض لها المسافر في آجال حددها المشرع الجزائري والاتفاقيات الدولية ، وإلا اعتبر الضرر لم يقع أثناء تنفيذ عقد النّقل حتى يثبت العكس.

وقد ذهبت الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري الى تقصير مدد تقادم دعاوى التعويض الناشئة عن مسؤولية الناقل البحري بهدف الحفاظ على النظام العام واستقرار المعاملات ، وحماية للناقل من تراكم الدعاوى وبقائه معرضا لها في أي لحظة.

ثـــــانيا- التوصيـــات

بالإضافة الى النتائج التي توصلنا اليها من خلال هذه الدراسة تجلّ لنا أيضا عدّة أحكام خاصة بمسؤولية النّاقل البحري للمسافرين لم يرد لها ذكر في القواعد التي خصها المشرع الجزائري في القانون البحري ، لذلك فإننا نقترح أخذها بعين الاعتبار لما لها من آثار وأهمية على مسؤولية الناقل البحري ، خصوصا وأنّ أحكام النقل البحري للمسافرين لم يطرأ عليها أي تعديل منذ صدور القانون البحري الجزائري عام 1976 ، فرغم التطوّر الذي عرفه النّقل البحري وتوقيع العديد من الاتفاقيات الدولية بقي التشريع الجزائري حبيس اتفاقيتي بروكسيل لعامي 1961 و 1967 ، حيث لم تصادق الجزائر على الاتفاقيات الدولية التي جاءت فيما بعد ، بدء من اتفاقية أثينا لعام 1974 الى غاية برتوكول لندن عام 2002 ، خاصة وأنّ هذا الأخير وكما بينا

من قبل امتاز بتحقيق عدالة أكثر للمسافر دون الحاق الضرر بشركات النقل البحري من خلال أخذه بالمسؤولية المفترضة (الموضوعية) للنّاقل البحري بدل المسؤولية الشخصية في حالة الحوادث الجماعية التي لا تتعدى حدود معيّنة.

وعلى العموم لقد توصلنا من خلال هذه الدراسة الى مجموعة من التوصيات نوجزها فيما يلي :

1- ضرورة تحديد المشرّع لموقفه من التأخيـــر

على خلاف المشرّعين الفرنسي والمصري نص المشرّع الجزائري على التزام الناقل بإيصال المسافر الى المكان المتفق عليه سليما معافى ولكن دون أن ينص على التزام الناقل بإيصاله في الميعاد المحدد أو خلال المدة التي يستغرقها الناقل العادي وبالتالي لم ينص على مسؤولية الناقل البحري في حالة الاخلال بهذا الالتزام ، رغم أنّ التأخير قد تنتج عنه عدّة أضرار تلحق المسافر .

وبالنظر الى أهمية هذا الالتزام بالنسبة للمسافر فإننا نقترح على المشرّع الجزائري إضافة هذا الواجب الى الالتزامات التي وردت في القانون البحري حتى يتم تحميل الناقل مسؤولية التأخير ، ولا يضيع على المسافر حقه في التعويض عند تأخر الناقل.

2- تحديد الأشخاص الذين يحق لهم المطالبة بالتعويض عند وفاة المسافر

إذا نتج عن عملية النّقل وفاة المسافر فإنّ الحق في طلب التعويض ينتقل الى ورثة المسافر ، وبالتالي يكون للورثة حق المطالبة بالتعويض بما كان للمسافر من حق في ذمة النّاقل ، كما يمكن لذوي الحقوق من ورثة وأشخاص معالين مطالبة النّاقل بالتعويض عل أساس الضرر الشخصي أو الضرر المرتد .

وإن كان يمكن تحديد ورثة المسافر المستحقين للتعويض عن الضرر الذي أدى الى وفاة المسافر استندا الى قانون الأسرة ، فإنّه من الصعوبة بما كان تحديد الأشخاص

الذين يحق لهم المطالبة بالتعويض عن الضرر الشخصي الذي يلحقهم نتيجة وفاة مورثهم أو معيلهم .

وعليه ، فإننا نقترح على المشرع الجزائري ، وضع أحكام تبيّن حق الورثة ، ومن كان يعيلهم المسافر المتوفى في اقامة دعوى المسؤولية عن الأضرار الشخصية التي لحقت بهم نتيجة وفاة المسافر ، وأن يصاحب ذلك ذكرهم على وجه التحديد وبيان طبيعة مسؤولية النّاقل البحري اتجاههم ، وهذا ما يزيل كل لبس ويمنع كل خلاف حول حقوقهم.

3- ضرورة النص صراحة على بطلان اتفاقات الاعفاء أو التخفيف من المسؤولية

لم ينص المشرع البحري الجزائري صراحة على بطلان اتفاقات الاعفاء أو التخفيف من المسؤولية وهذا على خلاف الاتفاقيات الدولية والكثير من التشريعات الوطنية لذلك فإننا نقترح تدارك هذا النّقص من خلال ادراج مواد صريحة في التقنين البحري يبيّن فيها موقفه من الاتفاقات والشروط التي تعفي النّاقل من المسؤولية اتجاه المسافرين.

4- رفع الحد الأقصى للتعويض

رغم أنّ الحدود القصوى للتعويض عرفت نسقا تصاعديا منذ اتفاقية بروكسيل لعام 1961 ، واتفاقية بروكسيل لعام 1967 المتعلقة بالأمتعة ، حتى اتفاقية أثينا لعام 1974 المعدّلة ببرتوكول 2002 ، مرورا بتعديل 1976 و تعديل 1990. بفعل عاملين أساسيين ، أولاهما انخفاض قيمة النقود بسبب ارتفاع الأسعار وثانيهما الرغبة في ضمان حقوق المسافرين من خلال حصولهم على التعويض المناسب تحقيقا للتوازن بين مصالحهم ومصالح النّاقلين ، الّا أنّ المشرع الجزائري لم يراعي هذين العاملين وبقي حبيس الحدود الواردة في اتفاقيتي بروكسيل 1961 فيما يتعلق بالأضرار الجسمانية ، وحبيس اتفاقية بروكسيل 1967 فيما يخص الأضرار التي تلحق الأمتعة لذلك فإننا نحثه على الرفع من حدود التعويض ، من خلال ادراج حدود جديدة في التقنين البحري و المصادقة على برتوكول لندن 2002

5- تحديد المدة القصوى لتقادم دعوى المسؤولية

لقد اكتفى المشرّع الجزائري من خلال القانون البحري بتحديد مدة تقادم دعوى المسؤولية ، أمّا تنظيم عوارض هذا التقادم من وقف وانقطاع فقد أحال تنظيمها الى القواعد العامة دون وضع حدود قصوى للتقادم الذي تعتريه هذه العوارض ، لذلك فإنا نحث المشرع الجزائري على الاقتداء بالاتفاقيات الدولية من خلال ادراج نصوص ضمن القانون البحري يسقف من خلالها مدة تقادم دعوى المسؤولية مهما كانت العوارض التي تعتري هذا التقادم ، وذلك حتى لا يضيع الهدف الذي وضع من أجله هذا الأخير.

بالإضافة الى ذلك فإن نرى ضرورة تمكين المدعي المضرور من رفع دعواه أمام محكمة ميناء القيام وأمام محكمة ميناء الوصول ، اقتداء بما جاءت به الاتفاقيات الدولية والكثير من القوانين الوطنية ، حتى يسهل عليه المطالبة بالتعويض.

الـمـلاحـــــق

الملحق رقم 01

CERTIFICAT D'ASSURANCE OU AUTRE GARANTIE FINANCIÈRE RELATIVE À LA RESPONSABILITÉ EN CAS DE MORT ET DE LÉSIONS CORPORELLES DESPASSAGERS

Délivré conformément aux dispositions de l'article 4bis de la Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages

Nom du navire .....

Numéro ou lettres distinctifs .....

Numéro OMI d'identification du navire.....

Port d'immatriculation .....

Nom et adresse complète de l'établissement principal du transporteur qui assure effectivement le transport

……

Il est certifié que le navire susmentionné est couvert par une police d'assurance ou autre
garantie financière satisfaisant aux prescriptions de l'article 4bis de la Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

Type de garantie .....

Durée de la garantie .....

Nom et adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants)

Nom

.....

Adresse

.....

Le présent certificat est valable jusqu'au .....

Délivré ou visé par le Gouvernement de .....

.....

(nom complet de l'État) OU

Il conviendrait d'utiliser le texte suivant lorsqu'un État Partie se prévaut des dispositions du paragraphe 3 de l'article 4bis:

Le présent certificat est délivré sous l'autorité du Gouvernement de ..... (nom complet de l'État) par (nom de l'institution ou de l'organisme) À ..... le ……..... (lieu) (date)

.....

…… (signature et titre du fonctionnaire qui délivre ou vise le certificat)

Notes explicatives:

1 En désignant l'État, on peut, si on le désire, mentionner l'autorité publique compétente du pays dans lequel le certificat est délivré.

2 Lorsque le montant total de la garantie provient de plusieurs sources, il convient d'indiquer le montant fourni par chacune d'elles.

3 Lorsque la garantie est fournie sous plusieurs formes, il y a lieu de les énumérer.

4 Dans la rubrique "Durée de la garantie", il convient de préciser la date à laquelle celle-ci prend effet.

5 Dans la rubrique "Adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants)", il convient d'indiquer l'adresse de l'établissement

principal de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants). Si nécessaire, il convient d'indiquer le lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite.

الملحق رقم 02

Certificat de Sécurité pour navire à passagers

Pour un[1] voyage international
un court
Délivré en vertu des dispositions de la

CONVENTION INTERNATIONAL DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER,

et conformément à la résolution a.883(21) de l'assemblée relative à l'application mondiale et uniforme du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats

par

Caractéristique du navire :

Nom du navire .....

Numéro ou lettres distinctifs .....

Port d'immatriculation .....

Jauge brute .....

Zones océanique dans lesquelles le navire est autorisé à naviguer (Règles IV/2).....

Numéro OMI[12] .....

Date à laquelle la quille a été posée ou laquelle la Construction du navire se trouvait à un stade équivalent ou, le cas échéant, date à la quelle des travaux de construction ou de la transformation ou modification d'une importance majeure

2 Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté :

Que la navire satisfaisait aux prescription de la convention en ce qui Concerne :

1 la structure, les machines principales et auxiliaires, les chaudières et autre récipients sous pression ;

2 les dispositions et détails relatifs au compartimentage étanche à L'eau ;

3 les lignes de charge de compartimentage suivantes :

ont commencé

.....

IL EST CERTIFIE :

1Que le navire à été visité conformément aux prescription de la règle E7 de la convention

Lignes de charge de compartimentage déterminées et marquées sur la muraille Au milieu du navire (règle II-1/13) :	Franc-bord	A utiliser quand les espaces affectés aux passagers comprennent les volumes suivants pouvant être occupés soit par des passagers, soit par marchandises
C.1		
C.2		
C.3		

Que le navire satisfaisait aux prescriptions de la convention en ce qui concerne les mesures prises à la construction en vue de la protection contre l'incendie, les systèmes et les dispositifs de protection contre L'incendie et les plans de lutte contre l'incendie ;

2.3 Que les engins de sauvetage et l'armement des embarcations de sauvetage des radeaux de sauvetage et des canots de secours satisfaisaient aux prescriptions de la convention ;

2.4 Que le navire était pourvu d'un appareil lance-amarre et d'installation radioélectrique utilisés dans les engins de sauvetage, conformément aux prescriptions de la convention ;

2.5 Que le navire satisfaisait aux prescriptions de la convention en ce qui concerne les installations radioélectriques ;

2.6 Que le fonctionnement des installations radioélectrique utilisée dans les engins de sauvetage satisfaisait aux prescriptions de la convention ;

2.7 Que le navire satisfaisait aux prescriptions de la convention en ce qui concerne le matériel de navigation de bord, les moyens d'embarquement des pilotes et les publications nautiques ;

2.8 Que le navire était pourvu de feux, de marques, de moyens de signalisation sonore et de signaux de détresse, conformément aux prescriptions de la convention et du Règlement international pour prévenir les abordages en mer en vigueur ;

2.9 Que le navire satisfaisait à tous autres égards aux prescriptions Pertinentes de la convention.

3. Qu'un certificat d'exemption a / n'a pas été délivré

Le présent certificat est valable jusqu'au .....

Délivré à .....

Le

قـــائـــمـــة الـــمـــراجـــع

قائمة المراجع بترتيب ألفبائي

أولا : المراجع باللغة العربية:

1- النصوص القانونية:

أ- الاتفاقيات الدولية:

- الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل المسافرين بطريق البحر ، الموقعة في بروكسيل بتاريخ 29 أفريل 1961 ، والمصادق عليها بموجب الأمر 73-02 المؤرخ في 05 جانفي 1973 ، ج ر: رقم 09 لسنة 1973.
- الاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل أمتعة المسافرين بحرا ، الموقعة في بروكسيل بتاريخ 27 ماي 1967 ،والمصادق عليها موجب الأمر رقم 73-03 المؤرخ في 05 جانفي 1973 ج ر 09 لسنة 1973.
- اتفاقية بروكسيل الخاصة بالركاب المتسللين عبر البحر الموقعة بتاريخ 10 أكتوبر 1957.
- الاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل المسافرين وأمتعتهم بحرا ، الموقعة في أثينا بتاريخ 13 ديسمبر 1974 ، والتي دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 28 أفريل 1987 المعدلة بموجب برتوكول لندن الموقع في 19 نوفمبر 1976 والذي دخل حيز النفاذ بتاريخ 10 أفريل 1989 ، والمعدلة كذلك ببرتوكول لندن بتاريخ 29 مارس 1990 لم يدخل حيز النفاذ بعد والمعدلة والمتممة ببرتوكول لندن بتاريخ 01 نوفمبر 2002 والذي دخل حيز النفاذ الدولي بتاريخ 23 أفريل 2014.
- اتفاقية تسيير حركة الملاحة البحرية الموقعة في 09 أفريل 1965 بلندن ، دخلت حيز التنفيذ في 05 مارس 1967 عدلت بعض أحكامها في 2002 و دخلت حيز التنفيذ في 2003 ، ثم كان آخر تعديل في 2005 ودخل حيز التنفيذ في 2006 ، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 83_531 المؤرخ في 12 ذي الحجة 1403 الموافق ل 19 سبتمبر 1983 المتضمن الانضمام للاتفاقية ، ج ر 39 لسنة 1983.

- الاتفاقية الدولية لتحديد المسؤولية عن المطالبات البحرية ، المبرمة في لندن بتاريخ 19 نوفمبر 1976 ، صادقت عليها الجزائر 1976 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 04-127 المؤرخ في 19 أفريل 2004 ، ج ر 26 لعام 2004 .
- الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار solas الموقعة لندن بتاريخ 01 نوفمبر 1974 دخلت حيز النفاذ الدولي بتاريخ 25 ماي 1980 ، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي 83-510 المؤرخ في 27 أوت 1983 ، وهو الذي يتضمن في نفس الوقت المصادقة على البرتوكول المؤرخ في 17 فبراير 1978 ، ج ر 36 لسنة 1983 ، كما صادقت الجزائر على البرتوكول الملحق بها الموقع في لندن في 11 نوفمبر 1988 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 449-200 المؤرخ في 23 ديسمبر 2000 ، ج ر 03 لسنة 2000.
- الاتفاقية الدولية الخاصة بتسيير حركة الملاحة البحرية الدولية الموقعة في لندن بتاريخ 09 أفريل 1965 ، دخلت حيز النفاذ في 05 مارس 1967 ، عدلت بعض أحكامها في 10 جانفي 2002 ودخل حيز التنفيذ في 01 ماي 2003 ثم كان آخر تعديل في 07 جوان 2005 والذي دخل حيز التنفيذ في 01 نوفمبر 2006 ، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 83-531 المؤرخ في 19 سبتمبر 1983 ، ج ر 39 لسنة 1983.
- الاتفاقية الدولية المتعلقة بالاتصالات اللا سلكية البحرية بواسطة الأقمار الصناعية الموقعة بلندن في 03 سبتمبر 1976.
- الاتفاقية الدولية لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية الموقعة في روما بتاريخ 10 مارس 1988 ، والمعدلة ببرتوكول لندن في 14 أكتوبر 2005 صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 10-272 المؤرخ في 03 نوفمبر 2010 ، ج ر 69 الصادرة بتاريخ 14 نوفمبر 2010.
- الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل الموقعة في 05 أفريل 1966 ، دخلت حيز النفاذ في 21 أوت 1968 ، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 2000-448 والمتضمن البرتوكول المدل المبرم بلندن في 11 نوفمبر 1988 ج ر 03 الصادرة في 10 جانفي 2001.

- الاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو بتاريخ 12 أكتوبر 1929 المعدلة بالبروتوكول الموقع في لاهاي بتاريخ 28 سبتمبر 1955 صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 64-74 المؤرخ في 02 مارس 1964 ، ج ر 26 لسنة 1964.

ب- القوانين:

- الأمر 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني ، ج ر 78 المؤرخة في 30 سبتمبر 1975 ، المعدل والمتمم بالقانون 05-10 المؤرخ في 20 جوان 2005 ، ج ر 44 المؤرخة في 20 جوان 2005.
- الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 25 26 سبتمبر 1975 المعدل والمتمم والمتضمن القانون التجاري الجزائري ، ج ر 29 لسنة 1977.
- الأمر بقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري الجزائري ج ر 29 المؤرخة في 10 أفريل 1977 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 ج ر 47 المؤرخة في 27 جوان 1998 ، المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2004 ، ج ر 46 المؤرخة في 18 أوت 2010.
- الأمر 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 ، ج ر 13 لسنة 1995 المتضمن قانون التأمينات الجزائري ، المعدل والمتمم بالقانون 06-04 المؤرخ في 20 فبراير 2006 ج ر 15 لسنة 2006 .
- الأمر رقم 66-154 المؤرخ في 8 يونيو 1966 يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري المعدل والمتمم ، ج ر رقم 47 لسنة 1966.
- القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998 يحدد القواعد المتعلقة بالطيران المدني الجزائري ، ج ر 48 لسنة 1998 ، المعدل والمتمم بالقانون 08-09 المؤرخ ف 25 فبراير 2008 ، المعدل والمتمم بالقانون رقم 15-14 المؤرخ في 27 جويلية 2015 ج ر 41 لسنة 2015.
- قانون التجارة البحرية المصري رقم 08 لسنة 1990.

2- الكتب:

* ابراهيم الدسوقي أبو الليل ، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي ، دار النهضة العربية القاهرة 1980 .

* إدريس فتاحي ، المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص ، مطبعة الأمنية ، الرباط ، المغرب 2002 .

* أبو زيد رضوان ، القانون الجوي ، قانون الطيران التجاري ، دار الفكر العربي ، مصر 1974.

* إياد عبدالجبّار ملوكي ، المسؤولية عن الأشياء ، ط1 ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان 2009.

* إيمان فتحي حسن الجميل ، الأحكام الإجرائية و الموضوعية في مادة نقل المسافرين ، دار الكتب و الوثائق القومية ، الإسكندرية ، 2017.

* ايمان فتحي حسن الجميل ، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص ، المكتب الجامعي الحديث الإسكندرية، ط1 ، 2016.

* ايمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع والاتفاقيات الدولية دار الجامعة الجديدة الاسكندرية ، مصر، 2009.

* جديدي معراج ، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر 2004.

* جميل الشرقاوي ، الإثبات في المواد المدنية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، مصر ، 1976.

* حسين عامر ، المسؤولية المدنية ، دار المعارف ، الطبعة الثانية ، القاهرة ، 1979، ص391.

* خليل أحمد حسن قدادة ، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري ، ط2 ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 2004.

* دربال عبدالرزاق ، الوجيز في أحكام الالتزام في القانون المدني الجزائري ، دار العلوم للنشر والتوزيع عنابة ، 2004.

* سعيد يحي ، الوجيز في التجارة البحرية الدولية ، المكتب العربي الحديث ، الاسكندرية ، مصر 2007 .

* سميحة القليوبي ، شرح العقود التجارية ، دار النهضة العربية ، مصر ، 1987.

* شريف أحمد الطباخ ، التعويض عن النّقل البري والبحري والجوي في ضوء القضاء والمعاهدات الدولية ، دار الفكر الجامعي ، الاسكندرية ، مصر ، 2005 .

* عابد فايد عبدالفتاح ، الالتزام بضمان السلامة في عقود السياحة ، دار الكتب القانونية ، مصر 2010.

* عادل علي المقدادي ، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص ، دراسة مقارنة ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، 1997.

* عباس حليمي ، القانون البحري ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 1983 .

* عبدالرافع موسى ، مدى الشدة في أساس مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص ، دار النهضة العربية ، مصر ، 1996 .

* عبدالرحمان السيد قرمان ، الوجيز في قانون التجارة البحري الجديد ، مطبعة حماده الحديثة ، 1991.

* عبدالرزاق أحمد السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني ، الجزء الأوّل ، منشورات الحلبي الحقوقية ، لبنان 2009 .

* عبدالرزاق السنهوري ، نظرية العقد ، ج2 ، ط2 ، منشورات الحلبي ، بيروت ، 1998.

* عبد الفضيل محمد أحمد ، القانون الخاص البحري ، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع ، المنصورة ، مصر ، 2011 .

* عبدالقادر العرعاري ، مصادر الإلتزمات ، المسؤولية المدنية ، ط2 ، الرباط ، المغرب 2011.

* عبدالقادر أقصاصي ، الالتزام بالسلامة في العقود ، دار الفكر الجامعي ، الاسكندرية ، 2010.

* عدلي أمير خالد ، قواعد و أحكام عقد النقل البري في ضوء قانون التجارة الجديد ، والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا ، دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية ، مصر 2006.

* عزالدين الديناصوري ، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء ، دون دار نشر ، 1988 .

* علي البارودي ، محمد فريد العريني ، القانون البحري والجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية ، لبنان بيروت ، 2001.

* علي جمال الدين عوض ، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1970.

* علي علي سليمان ، المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري ، ط2 ، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر ، 1989.

* علي علي سليمان ، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري ، ط5 ، ديوان المطبوعات الجزائرية ، الجزائر ، 2003.

* علي علي سليمان ، نظريات قانونية مختلفة ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 1994.

* عيسى غسان ربضي ، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضّرر الواقع على الأشخاص و أمتعتهم دار الثقافة للنشر و التوزيع ، الأردن ، 2008.

* فاضلي ادريس ، المسؤولية عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائري ، 2006.

* كمال حمدي ، مسؤولية النّاقل البحري للبضائع ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، مصر . 2003

* لطيف جبر كوماني ، مسؤولية الناقل البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، الأردن 2001.

* محمد بهجت قايد ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، دار النهضة العربية ، القاهرة 2004.

* محمد زهدور ، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية و مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري ، الطبعة الأولى ، دار الحداثة للنشر والطبع و التوزيع ، الجزائر ، 1990 .

* محمد عبد الفتاح ترك ، عقد النقل البحري ، دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية ، مصر . 2005

* محمد علي عمران ، الالتزام بالسلامة وتطبيقاته في بعض العقود ، دار النهضة العربية ، القاهرة 1980.

* محمد نصر محمد ، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة ، ط1 ، مكتبة القانون والاقتصاد الرياض ، السعودية ، 2012.

* محمد وحيد محمد علي ، الإلتزام بالسلامة في العقود ، دار النهضة العربية ، مصر،2001.

* محمود التلتي ، النظرية العامة للالتزام بضمان سلامة الأشخاص ، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع القاهرة ، 1989 ، ص 277.

* محمود سمير الشرقاوي ، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، الطبعة الرابعة ، القاهرة ، مصر ، 1993 ، ص 483 .

* محمود شحماط ، القانون البحري الجزائري ، دار الهدى للطابعة و النشر ، عين مليلة ، الجزائر . 2010

* محمود محمد عبابنة ، أحكام عقد النّقل ، دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الأردن ، 2015 ص220.

* مختار رحماني ، المسؤولية في حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية ، دار هومة للنشر والطباعة والتوزيع ، الجزائر ، 2003.

* مصطفى كمال طه ، التأمين البحري ، الدار الجامعية للنشر والتوزيع ، بيروت ، لبنان ، 1992.

* مصطفى كمال طه ، التوحيد الدولي للقانون البحري ، الطبعة الأولى ، دار الفكر الجامعي الاسكندرية ، مصر 2007.

* مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، دار المطبوعات الجامعية ، الاسكندرية ، مصر 2000.

* هاني محمد دويدار ، النقل البحري و الجوي ، النقل البحري والجوي ، دار الحلبي الحقوقية بيروت لبنان 2008.

* هاني محمد دويدار ، موجز القانون البحري ، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع بيروت ، لبنان ،1997.

* وهيبة بن ناصر ، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي ، في القانون الجزائري ، دار الجامعة الجديدة الاسكندرية ، مصر ، 2014.

3- الرسائل الجامعية:

* أحمد سليم فريز نصرة ، الشروط المعدلة للمسؤولية العقدية في القانون المدني المصري ، رسالة دكتوراه ، كلية الدراسات العليا ، جامعة النجاح الوطنية نابليس ، مصر ، 2006 .

* العرباوي محمد الصالح، مسؤولية الناقل البرّي على نقل البضائع و الأشخاص في القانون الجزائري رسالة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان الجزائر، 2009_2010.

* بلغازي نورالدين ، الحماية القانونية للمسافر عن طريق البحر ، رسالة دكتوراه ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، الجزائر ، 2019.

* بسعيد مراد ، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية ، رسالة دكتوراه في القانون الخاص كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان الجزائر ، 2001.

* بن ددوش نضرة ، انقضاء الالتزام دون الوفاء به في القانون الوضعي والفقه الاسلامي أطروحة دكتوراه ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة وهران ، 2010.

* دالع سعيد ، أسباب إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في عقد نقل البضائع ، رسالة دكتوراه كلية الحقوق و العلوم الإنسانية ، جامعة أبو بكر بلقايد ، تلمسان ، الجزائر ، 2019 .

* دلال يزيد ، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الداخلي والدولي، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، الجزائر ، 2009 .

* دمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل ، رسالة دكتوراه في القانون الخاص ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، الجزائر ، 2010 .

* زازة لخضر ، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي ، دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار ، رسالة دكتوراه ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة وهران ، الجزائر ، 2009 .

* خالد محمد المروني ، التحديد القانون لمسؤولية مالك السفينة ، رسالة دكتوراه في القانون الخاص كلية الحقوق بن عكنون ، الجزائر، 2011.

* قماز ليلى إلدياز ، أحكام النقل اللدولي متعدد الوسائط ، أطروحة دكتوراه ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، تلمسان ، 2013.

* مريم تيانتي ، دور قانون حماية المستهلك في عقد النقل البحري ، رسالة دكتوراه ، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة أبوبكر بلقايد ، تلمسان ، الجزائر ، 2018 .

* أحمد زكي عويس ، عقد نقل المسافرين بحرا وأمتعتهم ، رسالة ماجستير ، في الفقه المقارن جامعة طنطا ، مصر ، 1983.

* أعراب بلقاسم ، شروط الإعفاء من المسؤولية المدنية ، رسالة ماجستير ، جامعة الجزائر الجزائر ، 1984.

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

* سرير عيسي ، أثر مضي المدة في الالتزام ، رسالة ماجستير ، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة الجزائر 1 ، 2013.

* سلامي ليندة ، الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري للأشخاص ، رسالة ماجستير ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة بومرداس ، الجزائر ، 2017.

* غدير جميل ميرزا ، مدى مشروعية اتفاقات الاعفاء من المسؤولية العقدية ، رسالة ماجستير جامعة آل البيت الأردن ، 2017 .

* ميراد ابراهيم ، الالتزام بضمان سلامة الركاب في عقد النّقل البحري ، رسالة ماجستير ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة وهران ، الجزائر ، 2011 .

4- مقالات وأبحاث:

* المعزوز البكاي ، خصوصيات الالتزام بضمان السلامة في مجال نقل الأشخاص ، مجلة القضاء التجاري المغرب ، العدد 6 ، 2015 ، ص ص 32-25.

* المقدادي عادل ، ملاحظات حول أحكام نقل الأشخاص في القانون الأردني ، مجلة اربد للبحوث والدراسات ، ع2 ، جامعة اربد الأهلية ، الأردن ، 2003 ، ص ص 1- 26.

* أمل كاظم سعود ، محمد علي صاحب ، الالتزام بضمان السلامة في العقود السياحية (دراسة مقارنة) مجلة جامعة الأنبار للعلوم القانونية والسياسية ، كلية الحقوق ، العدد السابع ، 2010.

* بلغازي نور الدين ، نظام المسؤولية المحدودة للناقل البحري للمسافرين وأمتعتهم ، مجلة الميزان المركز الجامعي النعامة ، العدد 2 ، الجزائر ، 2018 ، ص ص 234-249.

* بن الصغير شهرزاد ، اشكالية تحديد صفة الناقل البحري في منازعات النقل البحري في القانون الجزائري ، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة بجاية الجزائر ، 2018 ، ص ص 123-136.

* بن مختار ابراهيم ، التعويض عن الضرر المرتد في القانون الجزائري ، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية المجلد10 ،العدد01، الجزائر، 2018، ص ص 142-165.

* زرهوني نبيلة ، الالتزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص ، المجلة القضائية للمحكمة العليا العدد1 ، 2013 ، ص ص 80-96.

* قرارية قويدر ، أثر الغش و الخطأ الجسيم على التعويض في النقل البحري للبضائع ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، العدد السادس، منشورات مخبر القانون البحري و النقل بجامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، 2018 ، ص ص 91-104.

* عبد الرحمان خليفاتي ، الالتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص ، المجلة الجزائري للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية ، الجزائري ، العدد2 ، 2007.

* محمد أبي حجر ، التعريف بالمدونة الدولية لأمن السفن و المرافق المينائية ISPS CODE مجلة المسلح ، ليبيا ، 2013.

متوفر على الموقع الإلكتروني :
www.nauss.edu.sa/Ar/CollegesAndCenters/.../Documents/11.pdf

* محمد عبد الحفيظ عبدالرحمان ، مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الركاب ، مجلة العلوم القانونية والسياسية ، ع2 ، الأردن ، 2019 ، ص ص 213-252.

* مواقي بناني أحمد ، الالتزام بضمان السلامة " المفهوم ، المضمون ، أساس المسؤولية " ، مجلة المفكر الصادرة عن جامعة محمد خيضر بسكرة 2014 ، ص ص 414-425.

5- الأحكام القضائية:

- قرار رقم 21286 ، الصادر بتاريخ 01/20/ 1982 عن الغرفة المدنية المحكمة العليا مجلة قضائية 198 ، ع2 ، 1982.
- قرار رقم 27429، بتاريخ 30 مارس 1989 عن الغرفة المدنية المحكمة العليا ، المجلة القضائية ، العدد الأول، 1989.
- قرار رقم 3477564 الصادر بتاريخ 2005/01/12 عن الغرفة البحرية المحكمة العليا المجلة القضائية ، العدد الأوّل ، 2005.
- القرار المؤرخ في 2001/06/20 الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا الاجتهاد القضائي للمحكمة العليا ، قسم الوثائق للمحكمة العليا ، الديوان الوطني للأشغال التربوية ، سنة 2003.
- القرار الصادر عن الغرفة المدنية للمحكمة العليا بتارخ 2005/09/21 الملف رقم 306742
- الغرفة المدنية ، ملف رقم 105112 ، المجلة القضائية ، العدد 2 ، 2003 .
- قرار رقم 694544 ، الصادر بتاريخ 02/03/ 2011 عن الغرفة التجارية والبحرية المحكمة العليا ، المجلة قضائية ، العدد1 ، 2013 .

ثانيا – المراجع باللغة الفرنسية:

1- Textes juridiques :

* loi n°66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes modifiée par la loi du 23 décembre 1986, abrogé par l'ordonnance n 2010-1307(l'article 7) du 28/10/2010 portant création de la partie législative du code des transports française.

* code civile française version du 17 feverier 1804.

* Le règlement (UE) n ° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n ° 2006/2004.

* PROJET DE LOI autorisant l'adhésion de la France au protocole à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages NOR : MAEJ1310881L/Bleue-1, ressource en ligne, disponible
sur : http://www.senat.fr/leg/etudes-impact/pjl13-270-ei/pjl13-270-ei.pdf

* Décret no 66-1078 du 31 décembre 1966 relatif aux affrètements et transports maritimes.

- Ouvrage 2

- Martine Remonde_ Gouilloude, Droit Maritime,2em édition, A.Pedone, France, 1993.

- Philipe Delebecque, Droit maritime, Dalloze, TOMEII, 13e édition, France, 2014 .

- Philipe Del becque, Michel Germain, traité de droit commercial, 17em édition, librairie Général de droit de jurisprudence, paris, France, 2004.

- Pierre Bonassier, Chiristian Scapel, Droit maritime, liberairé général de droit jurisprédence, France, 2006.

- René rodière, Droit maritime, 12emédition, D, France, 1997.

- René Rodier, Traité générale de Droit Maritime , Affrètement

  Transport, Tom3, éd, D, France, 1970.

3- Thèses:

- Leslie Monteil, L'application des conventions internationales de droit maritime en droit française, Thèse doctorat, Ecole doctorale de droit de la Sorbonne , Université de paris 1, France, 2018.

- Merbouh Kaoutar, La responsabilité du transporteur maritime de passagers en droit marocain et en droit française , thèse doctorat , université de Nantes , faculté de droit et science politique France, 20011 .

- AVOINE Laetitia, Les clauses Limitatives ou exonératoires de responsabilité en droit de transport , Mémoire Master2, Faculté de Droit, d'Economie et de Gestion, Université « Les Tertiales » de Valenciennes , France, 2010.
- Dia A Abdoulaye, La sécurité du passager dans le transport maritime au Sénégal, Mémoire de magister, université Gaston Berger de Saint-Louis, Sénégal, 2005.

- Hassania charkaoui, la responsabilité du transporteur maritime et aérien, 2éme edition, Maroc, 2009 .

- Ilke Kara, la responsabilité de organisateur de croisière, Mémoire Master 2 , Faculté de droit maritime et science politique, université d'Aix Marseille, France, 2015.

4- Articles :

* Droit et sécurité dans les transports aériens et maritimes, Colloque international, université paris1, panthéon Sorbonne, Paris, 2019, P171.

*Cécile Legros, les méandres des sources applicables à la responsabilité civile contractuelle du transporteur de passagers par voie maritime, Revue critique de Droit International privé, 2013.

https://www.cairn.info/revue-critique-de-droit-international-prive

* Merbouh Kaoutar , Passagers Maritimes et Perspective D'avenir : Cas Du Maroc, Revue Des Étude Frontière Du Détroit De Gibraltar, .2016.

* Pier-Alain MOGENIER, Législation des contrats maritimes des voyageurs, Article Juridique, France, 2019.

https://consultation.avocat.fr/blog/

* Polma Maquet, La gestion des passagers clandestins, Revue de cultures est conflits, France, 2015, p70.

5- jurisprudence française :

- Com, 11 févr, 1965, DMF, 1965, 352 ; 19 oct 1965, D, 1966. 238. Cité par : Philipe Delebecque ,op. cit, p 578.
- Cour d'appel Paris, 28 juin 1995 : JurisData n°1995-022887
- Cass. 1re civ, 18 juin 2014, n°13-11898
- Cassation civile (ch. Mixte) 20/12/1968 , Dalloz 1969.
- C.cass, 1e civ., 16 avril 2015, n°1413440 .
- T .G.I Marseille, 29 avril 1971, DMF. 1972, 278.
- Cass civ, 19 juin 1951, D, 1951.717, note G.Ripert. Cass comm, 23 janv 1959, DMF, 1959.277, note R.rodiér.
- Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 5 janvier 1976, DMF 1977.
- Cass.Civ, 26 Féverier 1974, N° de pourvoi:72/14765
- Cour d'appel Paris, 28 juin 1995 : Juris Data n°1995-022887

6 -Sites internet:

- https:// www.undocs.org.
- https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Status-of-the-Ratifications-of-and-Accessions-to-the-Brussels-International-Maritime-Law-Conventions.pdf.
- https://www.tc.gc.ca/media/documents/securitemaritime/fal-34-4-f.pdf
- https://algerieferries.dz.
- www.legisfrance. gouve. Fr.

الفهرس

مقدمـة:.....1

الباب الأوّل

أساس مسؤولية الناقل البحري للمسافرين

تقديم وتقسيم.....11

الفصل الأوّل : طبيعة وصور مسؤولية الناقل البحري للمسافرين.....12

المبحث الأوّل: طبيعة مسؤولية الناقل البحري للمسافرين.....13

المطلب الأوّل: طبيعة مسؤولية الناقل البحري اتجاه المسافرين.....14

الفرع الأوّل: طبيعة مسؤولية الناقل في فرنسا.....14

أولا : إخضاع الناقل البحري لقواعد المسؤولية التقصيرية.....15

ثانيا: الاستقرار على اخضاع الناقل البحري لقواعد المسؤولية العقدية.....20

الفرع الثاني: طبيعة مسؤولية الناقل البحري في مصر والجزائر.....24

أولا : طبيعة مسؤولية الناقل البحري في مصر.....24

ثانيا: طبيعة مسؤولية الناقل البحري في الجزائر.....29

المطلب الثاني: طبيعة مسؤولية الناقل البحري اتجاه ذوي الحقوق.....30

الفرع الأوّل : التطور الذي مرت به مسؤولية الناقل اتجاه ذوي الحقوق.....31

أولا: المسؤولية الناتجة عن انصراف عقد النقل الى الورثة.....32

ثانيا: المسؤولية الناتجة عن الأضرار الشخصية.....35

الفرع الثاني: موقف التشريع من طبيعة مسؤولية الناقل اتجاه ذوي الحقوق.....39

أولا: طبيعة مسؤولية الناقل اتجاه ذوي الحقوق في التشريع الفرنسي.....39

ثانيا: طبيعة مسؤولية الناقل اتجاه ذوي الحقوق في الاتفاقيات الدولية.....40
ثالثا: طبيعة مسؤولية الناقل اتجاه ذوي الحقوق في التشريع الجزائري.....41
المبحث الثاني : صور مسؤولية الناقل البحري للمسافرين.....43
المطلب الأوّل: مسؤولية الناقل البحري عن صلاحية السفينة للملاحة.....44
الفرع الأوّل: معايير السلامة واجراءات الرقابة على السفن في القانون الجزائري....45
الفرع الثاني: معايير السلامة واجراءات الرقابة على السفن في الاتفاقيات الدولية...49
المطلب الثاني : مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار الجسمانية والمادية.....55
الفرع الأوّل : مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار الجسمانية.....55
أولا : تعريف الالتزام بضمان السلامة.....56
ثانيا : تبرير الأساس التعاقدي للالتزام بضمان السلامة.....62
الفرع الثاني : مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار المادية.....65
أولا : مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق الأمتعة.....65
ثانيا: مسؤولية الناقل عن الاخلال بمواعيد النّقل.....68
الفصل الثاني: شروط تحقق مسؤولية الناقل البحري للمسافرين.....70
المبحث الأوّل: الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري.....70
المطلب الأوّل : الأساس القانوني لمسؤولية الناقل عن الأضرار الجسمانية.....71
الفرع الأوّل : الأساس القانوني لمسؤولية الناقل في القانون الفرنسي.....72
أولا: الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري قبل صدور القانون 420/66.....72
ثانيا: الأساس مسؤولية الناقل البحري بعد صدور القانون 420/66.....74

الفرع الثاني: أساس مسؤولية الناقل في الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري.....79
أولا : الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري في الاتفاقيات الدولية.....,.....80
ثانيا: أساس مسؤولية الناقل البحري في التشريع الجزائري.....88
المطلب الثاني : الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن الأضرار المادية ...92
الفرع الأوّل : الأساس القانوني لمسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق الأمتعة...92
أولا : في الاتفاقيات الدولية.....93
ثانيا: في التشريع الجزائري.....98
الفرع الثاني : أساس مسؤولية الناقل البحري في حالة الاخلال بمواعيد النقل.....102
أولا : في القانونين المصري والفرنسي..... 103
ثانيا: في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية.....108
المبحث الثاني : نطاق المسؤولية العقدية للناقل البحري للمسافرين.....111
المطلب الأوّل : قيام مسؤولية الناقل البحري بين وجود العقد وغيابه.....112
الفرع الأوّل : وجود عقد صحيح والمقابل شرط لقيام مسؤولية الناقل العقدية.....113
الفرع الثاني : طبيعة مسؤولية الناقل في صور النقل بدون عقد أو مقابل.....117
أولا : النقل المجاني 118
ثانيا : النقل الخفي.....123
المطلب الثاني : النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري.....127
الفرع الأوّل : النطاق الزمني لتحقق المسؤولية عن الأضرار الجسمانية.....128
أولا : وجود المسافر داخل وسيلة النّقل.....128

ثانيا : عمليات الصعود والنزول.....129
الفرع الثاني: النطاق الزمني لتحقق عن الأضرار التي تلحق الأمتعة.....133
أولا: نطاق المسؤولية عن الأمتعة المسجلة.....133
ثانيا : نطاق المسؤولية عن الأمتعة غير المسجلة.....135

الباب الثاني

آثار مسؤولية الناقل البحري للمسافرين

تقديم وتقسيم.....139
الفصل الأوّل : الناقل البحري بين الاعفاء من المسؤولية والتخفيف فيها.....140
المبحث الأوّل : الإعفاء من مسؤولية الناقل البحري.....141
المطلب الأوّل : الإعفاء الإتفاقي من المسؤولية.....142
الفرع الأوّل : اتفاقات الإعفاء من المسؤولية في القواعد العامة.....142
أولا : مبدأ جواز الاتفاق على اعفاء المدين من المسؤولية.....143
ثانيا : الاستثناء الوارد على المبدأ السابق.....144
الفرع الثاني : بطلان اتفاقات اعفاء من المسؤولية في مجال النقل البحري.....146
أولا: موقف الفقه من اتفاقات الاعفاء من المسؤولية.....146
ثانيا : ابطال التشريع لاتفاقات الاعفاء من المسؤولية.....148
المطلب الثاني : الوسائل القانونية في التحرر من المسؤولية.....153
الفرع الأوّل : اثبات انتفاء خطأ الناقل وإهماله سبيل لدفع المسؤولية.....154
أولا : التفسير الموسع لعبارة " اتخاذ الاجراءات اللازمة " 155

ثانيا : التفسير الضيق لعبارة " اتخاذ الإجراءات اللازمة " 156
الفرع الثني : السبب الأجنبي سبيل لدفع مسؤولية الناقل البحري.....158
أولا : القوة القاهرة والحادث الفجائي 158
ثانيا : خطأ الغير كسبب للإعفاء من المسؤولية.....163
ثالثا : خطأ المسافر كسبب للإعفاء من المسؤولية.....166
المبحث الثاني : التخفيف من مسؤولية الناقل البحري.....170
المطلب الأوّل : تحديد مسؤولية الناقل البحري للمسافرين.....171
الفرع الأوّل : الحدود القصوى للتعويض في مجال النقل البحري.....171
أولا : الحد الأقصى للتعويض في التشريع الجزائري.....172
ثانيا : الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية أثينا لعام 1974 179
الفرع الثاني : الأحوال المستثناة من التحديد القانوني للمسؤولية.....184
أولا : الخطأ العمد أو الغش 186
ثانيا : الخطأ غير المغتفر 187
المطلب الثاني : التأمين على مسؤولية الناقل البحري 189
الفرع الأوّل : التأمين على مسؤولية الناقل البحري في التشريع الجزائري.....192
أولا : التأمينات البحرية 193
ثانيا: الزامية التأمين على المسؤولية في التشريع الجزائري.....194
الفرع الثاني : التأمين على المسؤولية في برتوكول لندن 2002.....196
أولا : آلية التأمين الالزامي في برتوكول لندن 2002.....197

ثانيا : إثبات الإشتراك في التأمين 198
ثالثا : إقامة دعوى مباشرة من قبل المسافر على شركة التأمين.....199
الفصل الثاني : الناقل البحري في مواجهة دعوى المسؤولية.....201
المبحث الأوّل : أحكام دعوى المسؤولية 202
المطلب الأوّل : أطراف دعوى المسؤولية.....202
الفرع الأوّل : المدعي المضرور.....203
أولا : حق المسافر في دعوى المسؤولية.....203
ثانيا : حق ذوي الحقوق في دعوى المسؤولية.....204
الفرع الثاني : المدعى عليه 205
أولا : صفة المدعى عليه في اتفاقية بروكسيل والتشريع الجزائري.....205
ثانيا : صفة المدعى عليه في اتفاقية أثينا لعام 1974.....211
المطلب الثاني : إجراءات رفع دعوى المسؤولية : 213
الفرع الأوّل : وجوب إخطار الناقل بالضرر.....214
أولا : الإخطار في حالة الأضرار الجسمانية.....216
ثانيا : الإخطار في حالة تضرر الأمتعة.....217
الفرع الثاني : المحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية.....219
أولا : الاختصاص القضائي في التشريع الجزائري.....220
ثانيا : الاختصاص القضائي في الاتفاقيات الدولية.....222
المبحث الثاني : تقادم دعوى المسؤولية 226

المطلب الأوّل : سريان تقادم دعوى المسؤولية.....228
الفرع الأوّل : كيفية حسب مدد التقادم 229
أولا : مدد التقادم في حالة الأضرار الجسمانية.....230
ثانيا : مدد التقادم في حالة هلاك أو تلف الأمتعة.....232
الفرع الثاني : عدم جواز النزول عن التقادم أو تعديل مدده.....234
أولا : عدم جواز النزول عن التقادم مقدما.....234
ثانيا : عدم جواز تعديل مدد التقادم.....236
المطلب الثاني : عوارض تقادم دعوى المسؤولية : 238
الفرع الأوّل : وقف تقادم دعوى المسؤولية.....238
أولا : أسباب وقف التقادم.....239
ثانيا : آثار وقف التقادم 241
الفرع الثاني : انقطاع تقادم دعوى المسؤولية.....242
أولا : أسباب انقطاع التقادم.....243
ثانيا : آثار انقطاع التقادم.....246
خاتمة.....251
الملاحق.....259
قائمة المراجع..... 266
الفهرس..... 282