

جامعة 20 أوت 1955-سكيكدة -

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري للمسافرين

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص قانون النشاطات البحرية و المينائية

تحت إشراف :

أ/ عليمة بوصلح

من تقديم الطالبتين:

_ سمية نرسييس

_ شهيناز موردي

لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د/ وسيلة مرابط	أستاذ محاضر	رئيسا
أ/ عليمة بوصلح	أستاذ مساعد	مشرفا ومقررا
أ/ سعاد لعلاوة	أستاذ مساعد	مناقشا

دورة جوان 2024

شكر وتقدير

الحمد والشكر و الامتتان لله الكريم على كل ما وفقنا إليه من خير في

مسيرة دراستنا وصولاً إلى هذا العمل المتواضع

ونتوجه بخالص الشكر لأستاذتنا الفاضلة "بوصلاح عليمة " على جميل صبرها

معنا و عرفانا بما قدمته لنا من نصائح وتوجيهات لإنجاز هذا العمل جزاها

الله خيراً

كما نشكر لجنة المناقشة على قبولهم لمناقشة هذا البحث،

وما سيقدمونه لنا من توجيهات

كما نشكر جميع أساتذة الحقوق والعلوم السياسية عامة وأساتذة تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية خاصة كما نوجه أيضاً خالص شكرنا وتقديرنا لكل من قدم لنا يد العون ومنحنا جهده ووقته في إنجاز هذا البحث العلمي.

إِهْدَاء

آخر دعوانا أن الحمد لله رب العالمين

الحمد لله الذي ملأ السماوات والأرض وما بينهما نشكره سبحانه وتعالى على

منحه لنا نعمة العقل والأمل والصبر والصلاة على أشرف المرسلين

إلى الذين قال فيهما الله سبحانه وتعالى "وبالوالدين إحسانا" سورة البقرة: الآية 83

إلى من كلفه الله بالهبة والوقار.. إلى من علمني العطاء بدون انتظار إلى من أحمل اسمه

بكل افتخار " أبي العزيز " حفظه الله وأطال عمره

إلى ملاكي في الحياة إلى معنى الحب إلى بسملة الحياة وسر الوجود إلى من كان دعائها

سر نجاحي إلى "العظيمة أمي "

إلى الذين قال فيهم رب الكون "سنشُدُّ عَضُدَكَ بِأَخِيكَ" إلى الجبل الذي أسند عليه نفسي عند

الشدائد " إخوتي وأخواتي " أدامكم الله نعمة لي ولا حرمني منكم

إلى من وجدتهم فوجدت المعنى الحقيقي وراء كل الابتسامات التي تبقى معلقة على وجهي "

"صديقاتي "

إلى كل من عرفناهم وعرفونا دون أن نسميهم لكم مني كل الحب والتقدير

إلى كل من يحمل لقب " نرسييس " من بعيد أو من قريب

نرسييس سمية

إِهْدَاء

قال الله تعالى: "وقل اعملوا فسيرى الله عملكم ورسوله والمؤمنين وستردون الى عالم الغيب والشهادة فينبئكم بما كنتم تعملون" (سورة التوبة، الآية 105).

إلهي لا يطيب الليل إلا بشكرك ولا يطيب النهار إلا بطاعتك

ولا تطيب اللحظات إلا بذكرك ولا تطيب الآخرة إلا بعفوك

ولا تطيب الجنة إلا برؤيتك

الله جل جلاله

إلى من كلله الله بالهبة والوقار.. إلى من علمني العطاء بدون انتظار.. إلى من أحمل اسمه بكل افتخار "أبي" أطال الله في عمره

إلى من زينت حياتي بضياء البدر، وشموع الفرح، إلى من منحنتي القوة والعزيمة، لمواصلة الدرب، وكانت سببا في مواصلة دراستي إلى من علمتني الصبر والاجتهاد، إلى الغالية على قلبي "أمي"

إلى زوجي العزيز

إلى "إخوتي" حفظهم الله عز وجل

إلى كل العائلة الكريمة، وزملاء الدراسة متمنية لهم التوفيق

وختاما ممتنة لنفسي على لحظات الإحباط التي كدت أن أستسلم فيها ولكني بقيت مصرّة.

شهيناز موردي

مقدمة

نظرا للتطور الصناعي الكبير التي عرفته وسائل النقل البحري الذي أدى لازدهار العلاقات بين مختلف الدول وفي شتى المجالات، فأصبحت تبنى سفن عملاقة ذات نوعية جيدة وبتقنيات حديثة تسمح للسفينة بحمل عدد أكبر من المسافرين فأصبح يتم نقل المسافرين بواسطة أقوى وحدات الأسطول التجاري في معظم الدول، حيث تم تخصيص أفضل الأساطيل التجارية لنقلهم لضمان سلامتهم وسرعة وصولهم إلى وجهاتهم المطلوبة ولذلك فإن النقل البحري للمسافرين يقوم حول الوسيلة والغاية فالوسيلة هي السفينة والغاية الأساسية هي ضمان سلامة الرحلات البحرية ونظرا للأهمية البالغة التي يحظى بها عقد نقل البحري للمسافرين أصبحت طريقة النقل به تكون عن طريق عقد ورغم مميزات النقل البحري للمسافرين إلى أن هذا النقل مازال محفوفًا بالمخاطر خصوصا كثرة الحوادث البحرية التي تحدث في الأيام التي نعيشها والتي تؤدي إلى وفاة المئات من المسافرين، لذلك كان من الضروري النظر بعناية إلى هذا النوع من النقل، حيث يعتبر عقد النقل البحري للمسافرين الوسيلة القانونية التي تضمن حماية وسلامة المتضررين وتعويضهم عن الأضرار التي قد تصيبهم نتيجة تنفيذ العقد .

و يقصد بعقد النقل البحري للمسافرين هو العقد الذي يتعهد بمقتضاه أحد الطرفين يسمى الناقل، بنقل شخص آخر يسمى المسافر وأمتعته بالبحر من ميناء إلى آخر مقابل اجرة معلومة¹ ومادام عقد النقل البحري للمسافرين عقد ملزم لجانبين فإنه يرتب عدة التزامات على الناقل من بينها الالتزام بضمان السلامة، و الذي يعد من أهم الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل البحري للمسافرين وهو التزام يجد أساسه في عقد النقل البحري بهدف حماية الطرف الضعيف في العقد المتمثل في المسافر.

أهمية الموضوع:

تتجلى أهمية دراسة هذا الموضوع في كونه من أهم مواضيع القانون البحري فهذا الأخير ضروري لحماية حياة وسلامة الركاب خلال الرحلة البحرية، وذلك من خلال توفير شروط آمنة وسليمة على متن السفينة بما في ذلك الاجراءات الوقائية وتدابير الأمانة لتجنب الحوادث

¹ عبد الرحيم أو سهيلة، ماهية النقل البحري للمسافرين وحدود مسؤولية الناقل فيه، المجلة المستقبل للدراسات القانونية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة سيدي بلعباس، الجزائر، العدد السادس، متاح على الموقع الإلكتروني www.asjp.cerist.dz تاريخ الاطلاع 15 فيفري 2024 على الساعة 19:55، 2017، ص198.

المحتملة، أو تعويضهم عن الأضرار اللاحقة بهم بسبب عدم تنفيذ الناقل التزامه بضمان السلامة.

أسباب اختيار الموضوع:

للاختيار هذا الموضوع لعدة أسباب تنقسم إلى أسباب ذاتية وأخرى موضوعية.

الأسباب الذاتية:

الرغبة في الاطلاع على هذا الموضوع الذي أصبح من أهم المواضيع في تخصص القانون البحري.

الأسباب الموضوعية:

إن الأسباب الموضوعية التي دعتنا لاختيار هذا الموضوع هي الأهمية البالغة لهذا الموضوع لما يوفره من حماية للمسافر وسلامته الجسدية، إذ قد تكون هناك حوادث بحرية أو مخاطر محتملة قد تحدث على ظهر السفينة، لذلك يعتبر الالتزام بضمان السلامة ضروريا للتخفيف من تلك المخاطر ووضع آليات وتدابير وقائية لحماية المسافر.

أهداف الدراسة:

تتمثل أهم الأهداف المرجوة من هذا البحث فيما يلي:

- إعطاء صورة واضحة للالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري للمسافرين وفق القوانين المعمول بها في هذا المجال، من خلال تحديد الموضوع ومعالجته في الإطار الذي يستحقه.
- إثراء رصيد المكتبة الكلية بالبحوث ذات المواضيع القيمة خاصة مع النقص الملاحظ في معالجة هذا الموضوع بصفة خاصة.
- الوقوف على مدى فعالية الأحكام المنظمة للالتزام بضمان السلامة في تحقيق الحماية الحقيقية لحياة المسافر وسلامته الجسدية.

الدراسات السابقة:

هناك بعض الدراسات التي تناولت الالتزام بضمان سلامة المسافرين في عقد النقل البحري للمسافرين نذكر من بينها:

الدراسة الأولى:

_ابراهيم ميراد، الالتزام بضمان سلامة الركاب في عقد النقل البحري، مذكرة ماجستير، تخصص قانون بحري، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2011/2012.

عالجت هذه الدراسة التعريف بعقد نقل الأشخاص وامتعتهم بحرا من خلال التطرق الى كيفية ابرامه وخصائصه والالتزامات الناشئة عنه، كما تناولت ايضا الالتزام بالسلامة في عقد نقل الاشخاص من خلال التعرض الى نشأته، مضمونه وشروطه بالإضافة الى الاساس التعاقدى لهذا الالتزام واخيرا تناولت في الفصل الثاني المسؤولية عن الاخلال بالالتزام السلامة عالجت فيه مدى هذه المسؤولية واحكام دعوى المسؤولية وضمانات تغطية مسؤولية الناقل البحري للأشخاص.

زيادة على ذلك تناولنا في موضوعنا شروط تطبيق الالتزام بضمان السلامة وأشرنا الى ركب المتسلل وراكب الخفي وراكب المصلحي.

الدراسة الثانية:

-نور الدين بلغازي، الحماية القانونية للمسافر عن طريق البحر، أطروحة دكتوراه في القانون البحري و النقل، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2018_2019.

عالجت هذه الدراسة الالتزام بضمان السلامة كآلية لحماية المسافر بحرا في الباب الأول والتي تطرقت فيه لتكوين العقد وتنفيذه في الفصل الاول وكذلك مبدأ الالتزام بضمان السلامة في مجال النقل البحري للمسافرين في الفصل الثاني، اما الباب الثاني فلقد عالجت الجزاءات التي يتعرض لها الناقل البحري عند الاخلال بالالتزام ضمان السلامة للمسافر بحرا وذلك بالتطرق لأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري للمسافر في الفصل الأول والى الاحكام الإجرائية لمسؤوليته في الفصل الثاني.

وفي دراستنا لموضوع الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري للمسافرين تطرقنا الى عنصر مهم وهو مسؤولية العقدية والتقصيرية للناقل البحري وايضا نشأة وتطور الالتزام في فرنسا والجزائر.

الصعوبات:

لا يخلو أي بحث علمي من الصعوبات، ولعل أبرز هذه الصعوبات التي واجهتنا ما يتعلق بالجانب التطبيقي فلم نستطع الحصول على أي معلومات من الميناء فيما يخص موضوعنا رغم محاولتنا العديدة، كما أن الدراسات التي تناولت موضوع الالتزام بضمان السلامة كانت بشكل عام مما جعلنا نواجه صعوبات في اسقاط الأحكام العامة على موضوع مذكرتنا

الإشكالية:

بناء على ما سبق ذكره نطرح الإشكالية الرئيسية التالية :

إلى أي مدى وفق المشرع الجزائري في تنظيم الالتزام بضمان السلامة على نحو يضمن حماية حياة المسافر وسلامته الجسدية أثناء الرحلة البحرية؟

وللإجابة على هذه الإشكالية يتطلب منا الأمر الإجابة على الأسئلة الفرعية التالية:

_ ما المقصود بالالتزام بضمان السلامة؟

_ ماهي شروط تطبيقه؟

_ فيما تتمثل التدابير المتخذة لضمان سلامة المسافر بحرا؟

_ ما هو الجزاء المترتب عن الإخلال بهذا الالتزام؟

المنهج المتبع:

للإجابة على الإشكالية المطروحة والإحاطة بكل جوانب الموضوع اعتمدنا على المنهج الوصفي والتحليلي لتلائمهما مع هذا الأخير.

حيث استخدمنا المنهج الوصفي عند حديثنا عن المفاهيم التي تطرقنا لها.

أما المنهج التحليلي اعتمدنا عليه في تحليل النصوص القانونية المنظمة للالتزام الناقل بضمان السلامة من أجل الوقوف على مدى فعالية الأحكام المنظمة للالتزام بضمان السلامة في تحقيق الحماية الحقيقية لحياة المسافر وسلامته الجسدية.

خطة البحث:

للإحاطة بكل جوانب الدراسة ارتأينا تقسيم الخطة إلى فصلين، خصصنا الفصل الأول منها لدراسة مضمون الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري للمسافرين ويتفرع منه مبحثين فالمبحث الأول تم التعرض فيه إلى مفهوم الالتزام بضمان السلامة، أما المبحث الثاني تناولنا فيه الشروط والتدابير اللازمة لضمان السلامة في عقد النقل البحري للمسافرين.

أما الفصل الثاني والمعنون بجزء اخلال الناقل بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري للمسافرين تفرع منه مبحثين المبحث الأول حالات مسؤولية الناقل البحري وحالات الإعفاء منها أما المبحث الثاني تناولنا فيه دعوى مسؤولية الناقل البحري للمسافرين.

الفصل الأول

مضمون الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل
البحري للمسافرين

الالتزام بضمان السلامة من أكثر الالتزامات أهمية التي تقع على عاتق الناقل البحري وهذا الالتزام يحمي الطرف الضعيف في عقد النقل البحري للمسافرين حيث يجب على الناقل إيصال المسافر سليماً إلى المكان وفي الوقت المتفق عليه حسب العقد المبرم بينهما.

كما كان الالتزام بضمان السلامة محور اهتمام للفقهاء والتشريع وموضوع العديد من النقاشات والإشكاليات التي تتمحور حول مراحل نشأة وتطور هذا الالتزام.

لذلك اقتضت الدراسة الإحاطة قدر الإمكان بمضمون الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري للمسافرين فيتعين علينا التطرق إلى مفهوم الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري للمسافرين (المبحث الأول) وإلى شروط والتدابير اللازمة لضمان السلامة في عقد النقل البحري للمسافرين (المبحث الثاني).

المبحث الأول: مفهوم الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري للمسافرين

تنوعت المفاهيم التي تناولت تحديد مضمون الالتزام بضمان السلامة واختلفت الآراء حولها ففيما يلي سنتطرق لتعريف الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري للمسافرين (المطلب الأول) ونشأة وتطور هذا الالتزام في (المطلب الثاني).

المطلب الأول: تعريف الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري للمسافرين

يهدف توفير الحماية اللازمة للمسافر أثناء الرحلة البحرية ظهرت فكرة الالتزام بضمان السلامة، وقد حظي هذا الالتزام باهتمام العديد من الباحثين نظراً لأهميته يعد الالتزام بضمان السلامة من المصطلحات المركبة التي يتوقف تعريفها على تعريف أجزائها لذا ستقوم بتعريف هذا الالتزام من خلال التطرق إلى تعريف معنى الالتزام (فرع الأول) ثم الضمان (فرع الثاني) وأخيراً السلامة (فرع ثالث).

الفرع الأول: تعريف الالتزام

وللتوضيح أكثر قمنا بالتطرق لمصطلح الالتزام من خلال تعريفه لغة (أولاً) واصطلاحاً (ثانياً).

أولاً: تعريف الالتزام لغة:

الالتزام في البساط اللغوي، يراد به الاعتناق والمداومة للشيء يقال: "لزم الشيء بالكسر لزوماً ولزماً، ولزمت به ولازمته وألزم، الملازمة، ويقال صار كذا ضربة لازم لغة في ضربة لازم، وألزمه الشيء والتزمه، والالتزام أيضاً الاعتناق " ¹.

وورد أيضاً في لسان العرب يلزم الشيء يلزمه لزماً ولزوماً ولازمه ملازمة ولزام والتزمه وألزمه إياه ورجل لزمه يلزم الشيء فلا يفارقه. ²

¹ - محمد بن أبي بكر الرازي، مختار الصحاح، دون طبعة، مكتب لبنان بيروت، 1995، ص 612.

² - محمد بن مكرم بن منظور، لسان العرب، الطبعة الأولى، دون دار نشر، بيروت، دون سنة نشر، ص 141.

ثانياً: تعريف الالتزام اصطلاحاً:

الالتزام بمعناه العام هو حالة أو رابطة قانونية بين طرفين يلتزم بموجبها أحدهما يسمى المدين بأداء مالي يتمثل في قيام أو امتناع عن قيام عمل أو اعطائه لمصلحة الثاني وهو الدائن مع إجبار المدين على التنفيذ¹.

كما يعرف الالتزام أيضاً بأنه علاقة قانونية ذات قيمة مالية تربط بين شخصين أحدهما دائن والآخر مدين حيث يقوم بنقل حق عيني أو بعمل أو امتناع عن عمل².

الفرع الثاني: تعريف الضمان

لأهمية الضمان في مجال القانون الزمه المشرع الجزائري في الاتفاقيات والعقود و عليه تم تعريفه على النحو التالي:

أولاً: تعريف الضمان لغة

يفيد معنى الالتزام والالتزام، بقول العرب ضمنت المال ضماناً فأنا ضامن وضمنته التزاماً، ويقال ضمن الشيء أي جزم صلاحيته وخلوه ما يعيبه، والضامن هو الكفيل أو الملتزم³.

ثانياً: تعريف الضمان اصطلاحاً

إن الضمان لا يعد من المصطلحات الحديثة في القانون، وتبرير ذلك أن الإنسان كان ولا زال دائماً يبحث عما يضمن حقه في اتفائه أو تعاقد مع الغير⁴، ويعتبر الضمان من أهم الالتزامات التي فرضها المشرع الجزائري على الناقل البحري.

¹—أحمد شوقي محمد عبد الرحمان، النظرية العامة للالتزام (العقد الإرادة المنفردة)، في الفقه وقضاء النقض المصري والفرنسي، دون طبعة، منشأة المعارف، مصر، 2004، ص 07.

²—العربي بلحاج، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزء الأول التصرف القانوني _العقد والإرادة المنفردة، الطبعة الرابعة، دون دار نشر، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005، ص 18، 19.

³—أمجد محمد منصور، المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن الجمادات (دراسة مقارنة)، الدار العلمية الدولية، الطبعة الأولى دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2002، ص18.

⁴—سليمة بوزيد، الالتزام بضمان السلامة و طبيعته الخاصة، مجلة البحوث و العقود و قانون الأعمال، جامعة باتنة 1 الحاج لخضر، العدد السادس، 2019، ص 81، متاح على الموقع الإلكتروني www.asjp.cerist.dz، تاريخ الاطلاع : 11 مارس 2024، الساعة 13:30 .

فكلمة ضمان مناسبة للاستخدام في العديد من المجالات، كونها توحي بفكرة واسعة عن الحماية، حيث اعتبرها الأستاذ ليجال (Legal) صالحة لجميع الأغراض القانونية.¹ أما الفقيه فيرني يقول إن الضمان هو الالتزام بتوفير الحياة الهادئة والمفيدة للشيء المبيع.²

الفرع الثالث: تعريف السلامة

هي عنصر أساسي يضمن حماية الركاب وأمتعتهم من المخاطر المحتملة خلال الرحلة البحرية وعليه تم التطرق لتعريفه لغة (أولاً) وتعريفه اصطلاحاً (ثانياً).

أولاً: تعريف السلامة لغة

هي الإبراء والخلو من العيوب.³

ثانياً: تعريف السلامة اصطلاحاً

هي الحالة التي يتم فيها الحفاظ على السلامة الجسدية وصحة المتعاقد من أي اعتداء يضره، فيجب على الناقل البحري للأشخاص توفير الحماية اللازمة للمسافر أثناء مدة تنفيذ العقد وأن يوصله إلى وجهته المقصودة سليماً معافى.⁴ ذهب الفقه لتعريفه على أنه "الالتزام الذي يقع على عاتق أحد المتعاقدين، وهو مهني محترف، في مواجهة المتعاقد الآخر الذي يتلقى الخدمة لضمان ما يهدده من مخاطر الإصابة الجسدية أثناء تنفيذ الالتزامات التعاقدية الناشئة عن العقد."⁵

¹-أسعد دياب، ضمان عيوب المبيع الخفية، دراسة مقارنة، الطبعة الثالثة، أقرأ، لبنان، 1983، ص 25.

²-سامي بلعابد، ضمان المحترف لعيوب المنتجات، مذكرة ماجستير، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة منتوري، قسنطينة الجزائر، 2005، ص 04

³-سهام المر، التزام المنتج بالسلامة، دراسة مقارنة، مذكرة ماجستير، تخصص: قانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2008_2009، ص 25.

⁴-رضوان قرواش، الضمانات القانونية لحماية أمن وسلامة المستهلك، أطروحة دكتوراه في الحقوق، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة الجزائر بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2012_2013، ص 27.

⁵-أمل كاظم سعود، محمد علي صاحب، الالتزام بضمان السلامة في عقود السياحة (دراسة مقارنة)، مجلة العلوم القانونية والسياسية، كلية القانون و العلوم السياسية، جامعة الانبار، العراق، العدد السابع، 2010، ص 95،96، متاح على الموقع الإلكتروني، www.political-encyclopedia.org/library/538، تاريخ الاطلاع 16 فيفري 2024، الساعة 07:00.

عرفه جانب آخر من الفقه على أنه: " أن يلجأ أحد المتعاقدين للمتعاقد الآخر من أجل الحصول على خدمة معينة، وأن يوجد خطر يهدد المتعاقد الآخر طالب الخدمة، وأن يكون هذا المتعاقد ملتزم بتقديم خدمة¹ .

كما عرفه البعض الآخر على أنه رابطة قانونية بين المسافر والناقل، حيث يلتزم الناقل بضمان السلامة وتوفر حماية فعالة للمسافر² .

فالالتزام بضمان السلامة يتمثل في الحالة التي يكون فيها التكامل الجسدي و الصحي للمتعاقد محفوظا من اي ضرر ينجم عن تنفيذ الالتزامات التعاقدية الواردة في الاتفاق القائم بين طرفي عقد نقل الأشخاص الذي يكون بين الناقل والمسافر، حيث يقع على الناقل الالتزام بإيصال المسافر إلى المكان المتفق عليه سالما معافى ويبدأ سريان هذا الالتزام مند ركوب المسافر إلى غاية إلى وجهته المقصودة"³ .

المطلب الثاني: نشأة وتطور الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري

للمسافرين

يعد الالتزام بضمان السلامة من اكتشاف القضاء وذلك بغرض توفير أكبر قدر ممكن من الحماية لجمهور المسافرين في وقت تقدمت فيه وسائل النقل الحديثة وتضاعفت مخاطرها الأمر الذي أصبح عسيراً على المضرورين في إثبات خطأ الناقل أو إقامة الدليل في الكثير من الأحيان⁴ .

¹ فايد، عابد فايد عبد الفتاح، الالتزام بضمان السلامة في العقود السياحية في ضوء قواعد حماية المستهلك، دراسة مقارنة، الكتب القانونية، دون طبعة، دار شتات للنشر والبرمجيات، مصر، سنة النشر 2010، ص 17

² - أمل كاظم سعود، محمد علي صاحب، المرجع السابق، 95.

³ أحمد مواقي بناني، الالتزام بضمان السلامة (المفهوم، المضمون، أساس المسؤولية)، مجلة المفكر، العدد العاشر، كلية الحقوق و العلوم السياسية، الجامعة محمد خيضر بسكرة، الجزائر، تاريخ النشر 2014، ص 415، متاح على الموقع الإلكتروني www.asjp.cerist.dz ،تاريخ الاطلاع 18 جانفي 2024 ،ساعة 12:00.

⁴ وجدي عبد الواحد علي، التعويض عن الاخلال بالالتزام بضمان سلامة الراكب والمسافر، الطبعة الأولى، شركة ناس للطباعة، مصر، 2004، ص15.

رغم نجاح القضاء الفرنسي في إرساء الالتزام بضمان السلامة في مجال نقل المسافرين على أساس عقد النقل بمساعدة وتحفيز من الفقه، إلا أن هذا الالتزام لم يتقرر مرة واحدة، بل كان عبءة مراحل وثمره كفاح وجهد متواصل حوالي قرن من الزمن، انتقل القضاء الفرنسي من مساءلة الناقل التي تصيب المسافر على أساس قواعد المسؤولية التقصيرية الى مساءلته على أساس قواعد المسؤولية العقدية التي أساسها الاخلال بالالتزام بضمان السلامة¹.

الفرع الأول: مرحلة تطبيق القضاء الفرنسي لقواعد المسؤولية التقصيرية:

لقد كان سائدا في القضاء الفرنسي في أوائل القرن العشرين أن مسؤولية الناقل البحري عن الضرر الذي يلحق المسافر أثناء سفره تعد مسؤولية تقصيرية ومن ثم كان على المسافر إثبات الخطأ الذي ارتكبه الناقل اتجاهه وقد جاءت مدونة نابوليون في المادة 1382 منها لتأكيد أن كل من تسبب بخطأ عن إحداث ضرر للغير يجب عليه تعويضه².

بينما المادة 1784 تنص على مسؤولية الناقل عن فقدان الأشياء المسلمة أو عطبها أثناء نقلها ما لم يثبت رجوع فقدانها أو عطبها إلى حادث مفاجئ أو قوة قاهرة فغنه قد قصر هذا الالتزام على نقل الأشياء دون الأشخاص، لكن محكمة النقض الفرنسية قامت برفض تطبيق المادة 1784 من القانون المدني الفرنسي يمكن نقل الأشخاص مبرهنا ذلك بأن الأشياء المنقولة ثابتة، يسيطر عليها الناقل بينما المسافر يتمتع بحرية تامة في الحركة مما يتحول دون تقرير الالتزام بضمان سلامتهم، يظل خاضعا لقواعد المسؤولية التقصيرية الواردة في المواد 1382 وما يعادلها³.

كما أيده أنصار التفرقة الفقه الفرنسي والحكم بين الأشياء والأشخاص حيث أنه ليس من المعقول أن يكون المسافر أثناء سفره كالشيء أثناء نقله، ذلك أن عقد النقل يجعل من الناقل

¹ مريم تيانتي، حقوق مستهلكي خدمة النقل البحري للأشخاص، الطبعة الأولى، ألفا للوثائق النشر والتوزيع، الجزائر، دون سنة نشر، ص44.

² محمود جمال الدين زكي، الوجيز في النظرية العامة للالتزامات، مشكلة المسؤولية المدنية، الجزء الأول، دون طبعة، مطبعة جامعة القاهرة، مصر، 1978، ص 230.

³ على فتاك، تأثير المنافسة على سلامة المنتج، أطروحة دكتوراه، تخصص الحقوق، كلية الحقوق جامعة وهران، 2006، 2007، ص 35.

حارسا على الأشياء أثناء نقلها فحين يبقى المسافر متمتع بحرية واسعة في الحركة أثناء سفره، وهو الأمر الذي لا يوجد معه بسبب ترجيح رجوع إصابته إلى خطأ الناقل على رجوعه على خطأ المسافر¹.

نتيجة لفشل أحكام المادة 1382 من القانون المدني الفرنسي وكذا محاولات القضاء الفرنسي من جل التخفيف من عبء الإثبات الواقع على المسافر المتضرر لجأ القضاء إلى تطبيق أحكام المادة 1384 من القانون المدني الفرنسي على عقد نقل الأشخاص والتي تنص: " على أن الشخص المسؤول ليس فقط عن الضرر الذي يسببه الأشخاص الذين يسأل عنهم والأشياء التي تكون تحت حراسته " وبهذا تكون مسؤولية ناقل المسافرين مفترضة بل أساسها الخطأ في الحراسة².

بحيث ذهب محكمة النقض الفرنسية في بداية الأمر إلى اعتبار القرينة التي تقيمها هذه المادة بسيطة تقبل إثبات العكس بأن يثبت الناقل انعدام الخطأ في الحراسة ثم عدلت عن موقفها بأن قررت عدم سقوط هذه القرينة إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلى وقوع الحادث³.

ومن خلال هذا يمكننا القول بأن الأحكام التي طبقت فيها قواعد المسؤولية العقدية ضئيلة جدا.

وقد نهج القضاء الفرنسي في مجمله نهج محكمة النقض الفرنسية، حيث أقرت بأن مسؤولية ناقل الأشخاص تقصيرية لذا على المسافر الالتزام بأن يكون هناك دليل على خطأ الناقل الذي

¹ مختار رحمانى محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية مذكرة ماجستير، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2002/2001، ص 41.

² عبد السلام عيشور، الالتزام بضمان السلامة في مجال النقل البحري للمسافرين، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة الاخوة منتوري قسنطينة 1، الجزائر، العدد الثاني، 2021، ص 486 متاح على الموقع الإلكتروني www.asjp.cerist.dz ،تاريخ الاطلاع 18 فيفري 2024، الساعة 14:20.

³العربي بلحاج، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء الثاني، الطبعة الخامسة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005، ص 349.

تسبب في إصابته حتى يعوضه، وعلى الناقل إذا أراد الدفاع عن نفسه إثبات السبب الخارجي الذي أدى لوقوع الحادث.¹

وقد انتقد جمهور الفقه الفرنسي محكمة النقض فيما ذهبت إليه من تطبيق أحكام المسؤولية التقصيرية على عقد نقل الأشخاص وعدم ترتيب الالتزام بضمان سلامة المسافر: وقالوا إن مسؤولية المسافر إذا حدثت له إصابة أثناء تنفيذ عقد النقل ويكون التعويض طبقاً لقواعد المسؤولية العقدية ولا يمكن الرجوع منها إذا ثبت أن تلك الإصابة ترجع إلى سبب خارجي.²

الفرع الثاني: مرحلة تطبيق القضاء الفرنسي للمسؤولية العقدية:

لقد اضطرت محكمة النقض الفرنسية إلى العدول عن موقفها وأصدرت في 21 نوفمبر 1911 حكماً، و الذي أقرت فيه بتطبيق قواعد المسؤولية العقدية بوجود التزام تعاقدى بين المسافر والناقل، حيث يلزم بإيصال المسافر سالماً معافى لجهة الوصول³ وما عليه إثبات وجود علاقة تربطه بالناقل أثناء وقوع الضرر أما إذا ما أراد الناقل دفع المسؤولية عليه إثبات اليد الخارجية التي كانت سبب وقوع الحادث وإلا فيلتزم بتنفيذ العقد الذي يضمن تعويضات المسافر بسبب الضرر الواقع.⁴

ثم تلي هذا القرار آخر صدر في 27 جويلية 1913 عن الدائرة المدنية لمحكمة النقض الفرنسية متعلقة بالنقل البري حيث جاء فيها " أن تسلم تذكرة للمسافر يتضمن في حد ذاته ودون الحاجة لاشتراط صريح التزام شركة السكك الحديدية ، لتوصيل هذا المسافر سالماً ومعافى إلى جهة الوصول.⁵

كما أكدت محكمة النقض الفرنسية بأن تسلم تذكرة للمسافر يتضمن بذاته التزام بالسلامة وبغير حاجة إلى اشتراط صريح بخصوصه، وبذلك صار الالتزام بالسلامة بضمان سلامة

¹ وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 15.

² إبراهيم ميراد، الالتزام بضمان سلامة الركاب في النقل البحري، مذكرة ماجستير، تخصص قانون البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2011، 2012، ص 61.

³ على فتاك، المرجع السابق، ص 59.

⁴ إبراهيم ميراد، المرجع السابق، ص 62.

⁵ عبد القادر أقصاصي، الالتزام بضمان السلامة في العقود، الطبعة الأولى، دار المفكر الجامعي، مصر، 2010، ص 28.

المسافر يعني توصيله إلى مكان الوصول سالما معافى وإلا كان الناقل مسؤولا عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة مسؤولية عقدية، إذا أصيب المسافر أثناء النقل أيا كان نوع النقل¹.

و من هنا أصبحت مسؤولية نقل المسافر مسؤولية عقدية لا تقصيرية²، فلا قانون ولا عدالة تسمحان بنقل الأشخاص بنقل الأشخاص دون الاهتمام بسلامتهم³.

بعد أن تكلمنا عن التطور الحاصل للالتزام بضمان سلامة المسافر في فرنسا، وتبين لنا أن القضاء الفرنسي قد أنشأ هذا الالتزام، واستقر العمل عليه منذ حكم محكمة النقض الفرنسية الصادر في 21 نوفمبر 1911.

ننتقل إلى دراسة تطوره في الجزائر، يعد الناقل في الجزائر أقل قدرة على الوفاء بالتزاماته من الناقل في فرنسا، كما أن طاقمه أقل مهارة، مما جعل الراكب عاجزا عن إدراك مدى سلامة تنفيذ الناقل لالتزاماته وهذا كان داعي لإقرار التزام الناقل بضمان سلامة المسافرين في الجزائر أكثر منها في فرنسا⁴.

و قد نص المشرع الجزائري على هذا الالتزام في المادة 841 من القانون البحري و التي تنص على: " يتعين على الناقل ان يحفظ السفينة في حالة صالحة للملاحة و ان يزودها بشكل مناسب بالتسليح و التجهيز و المؤونة للسفرة المقصودة و ان يتخذ الإجراءات اللازمة لتأمين سلامة الركاب"⁵

¹ وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 18.

² عبد السلام عيشور، مسؤولية الناقل البحري للمسافرين، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون الاعمال، كلية الحقوق، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة، 2023، ص 18.

³ ليندة سلامي، الالتزام بضمان السلامة في العقد البري للأشخاص، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة أمحمد بوقرة، بومرداس، 2017، ص 16.

⁴ محمد علي عمران، المرجع السابق، ص 6.

⁵ الامر 76_80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية العدد 29 المؤرخة في 10 ابريل 1977، المعدل والمتمم.

و تم النص عليه كذلك في المادة 62 من الامر 59_75 حيث نصت على أنه: " يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافر، وأن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين في العقد " ¹.

¹ الأمر 59/75، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري، الجريدة الرسمية العدد 101 المؤرخة في 19 ديسمبر 1975، المعدل والمتمم.

المبحث الثاني: الشروط والتدابير اللازمة لضمان السلامة في عقد النقل البحري

للمسافرين

لقيام الالتزام بضمان السلامة يجب توافر شروط أساسية، كما يتطلب مجموعة من التدابير والإجراءات التي تعزز من حماية المسافر أثناء الرحلة البحرية.

لذا سنعالج في هذا المبحث الشروط والتدابير اللازمة لضمان السلامة في عقد النقل البحري للمسافرين، من خلال تقسيم المبحث إلى مطلبين بحيث نتطرق في المطلب الأول إلى شروط تطبيق الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري للمسافرين أما فيما يخص المطلب الثاني سنخصّصه للتدابير اللازمة لضمان سلامة المسافر.

المطلب الأول: شروط تطبيق الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري

للمسافرين

لكي نكون أمام الالتزام بضمان السلامة تم وضع مجموعة من الشروط لا بد من توافرها ومن بينها وجود عقد النقل يربط الناقل والمسافر في الفرع الأول ودفع الاجرة في الفرع الثاني وإصابة المسافر اثناء تنفيذ عقد النقل في الفرع الثالث.

الفرع الأول: وجود عقد النقل

حتى يتسنى للمسافر المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصابه بسبب إخلال الناقل بالالتزام بضمان السلامة أثناء الرحلة البحرية عليه أن يثبت وجود عقد نقل بحري للمسافرين بينه وبين الناقل، وهناك عدة تعريفات لعقد النقل البحري للمسافرين نذكر من بينها : أنه ذلك الاتفاق الذي يلتزم به الناقل اتجاه المسافر بإيصاله من ميناء الانطلاق إلى ميناء الوصول مقابل أجر¹.

وعرفه المشرع الجزائري كذلك من خلال نص المادة 821 من القانون البحري الجزائري على أنه "يلتزم المجهز بموجب عقد نقل المسافرين بنقل المسافر وأمتعته إن وُجِدَت عن طريق البحر ولمسافة معينة مقابل دفع أجرّة السفر".

¹عبد السلام عيشور، الالتزام بضمان السلامة في مجال النقل البحري للمسافرين، ص 489 .

كما عرف القانون المصري عقد النقل البحري للمسافرين من خلال نص المادة 196 منه: "عقد النقل البحري عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع أو الأشخاص بالبحر مقابل أجرة"¹.

وقد عرف بعض الفقه عقد النقل البحري للمسافرين، بأنه عقد يلتزم بموجبه الناقل بإيصال المسافر وأمتعته بحرا مقابل أجر معلوم.²

كما تم تعريفه في المادة الأولى اتفاقية أثينا 1974 الخاصة بنقل الركاب وأمتعتهم بحرا على أن "عقد النقل يعني العقد المعقود بين الناقل أو لحسابه لنقل راكب أو راكب مع أمتعته على أي الأحوال".

ومن خلال تعريفنا لعقد النقل البحري للمسافرين يتضح لنا وجوب توافر عدة عناصر لتحقيق شرط وجود عقد النقل البحري للمسافرين من بين هذه العناصر أن يكون النقل بمقابل إن خدمة النقل المقدمة من جهة الناقل للمسافر تكون بمقابل، فقيام الالتزام بضمان السلامة لا يكون فقط بوجود عقد نقل بل يحتاج كذلك الى مبلغ معين يقدمه المسافر الى الناقل³، كذلك أن يكون النقل عن طريق البحر يعني أن تكون المنشأة تبحر في البحر ومخصصة لنقل المسافرين حيث يكون الهدف من هذا العقد الانتقال من ميناء إلى ميناء أو عبر جولة في البحر وترجع السفينة إلى نفس نقطة الانطلاق⁴.

أن يكون هذا النقل نقل أشخاص حيث يفرض هذا النقل على الناقل أن يكون الشخص الذي يوصله شخصا طبيعيا حيا فإن كان النقل نقل جثة ميت لا يعتبر نقل أشخاص إنما نقل أشياء (بضائع).⁵

¹المادة 196 من قانون التجارة البحرية المصري الصادر بموجب القانون رقم 08 لعام 1990.

²عبد السلام عيشور، مسؤولية الناقل البحري للمسافرين، المرجع السابق، ص 198.

³ابراهيم ميراد، المرجع السابق، ص 18.

⁴عبد السلام عيشور، الالتزام بضمان السلامة في مجال النقل البحري للمسافرين، المرجع السابق، ص 491.

⁵مريم تيانتي، المرجع السابق، ص 36.

وبناء على ما سبق لا تسري الأحكام المتعلقة بعقد نقل المسافرين على الأشخاص الذين يركبون خلسة في السفينة بنية السفر دون دفع أجرة، لكن تسري على الأشخاص الذين وافق الناقل على نقلهم على أساس مرافقين لحيوان أو شيء ويكون هذا النقل بمثابة نقل بضائع.¹

إذا اكتشف الريان شخص متسلل داخل سفينة يقوم بإنزاله في أقرب ميناء، إضافة إلى دفع المتسلل تعويض للناقل بمقدار المسافة التي قطعها.²

لا تسري أحكام عقد النقل البحري كذلك على المسافر الذي يحمل تذكرة سفر قد انتهت صلاحيتها أو مزورة، يعني في هذه الحالة أن الناقل لم يبرم عقد النقل البحري مع المسافر.³

الفرع الثاني: دفع الأجرة

لا يكفي لقيام التزام الناقل بضمان السلامة وجود عقد بين الناقل والمسافر، بل يلزم أن يكون النقل تم بمقابل.

عندما يكون العقد عقد نقل الأشخاص بحرا فإنه يُنشأ التزامات لكلا طرفي العقد وهما الناقل والمسافر فالناقل يقع عليه الالتزام بإيصال المسافر سليما الى المكان المتفق عليه في العقد مقابل أن يدفع المسافر أجرة السفر وهي تعتبر شرط من شروط تطبيق الالتزام بضمان السلامة.

فلا يكفي لقيام الالتزام بضمان السلامة وجود عقد بين الطرفين (الناقل والمسافر) بل يجب ان يكون النقل بمقابل يقدمه المسافر لإيصاله من قبل الناقل وهذا ما جاء في نص المادة 821 من القانون البحري الجزائري.

¹ علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دون طبعة، دار النهضة العربية، الإسكندرية، 1992، ص 40.

² إبراهيم ميراد، المرجع السابق، ص 16.

³ ايمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في النقل البحري في التشريع الوطني والاتفاقيات الدولية، دراسة مقارنة، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، دون سنة نشر، ص 173.

إن المبدأ الأساسي في تحديد ثمن النقل هو الاتفاق بين الناقل والمسافر لأن عقد النقل البحري من العقود الرضائية، لكن في الواقع يكون هذا التحديد عن طريق التنظيم ولا مجال لإرادة الطرفين مما دفع البعض إلى القول طالما يلتزم المسافر بدفع تذكرة السفر دون مناقشتها فالعقد بمثابة عقد إذعان.

عادة ما يتم تحديد الأجرة بالأسعار المعلنة مسبقا وفي أغلب الوقت تكون موجودة ولا يقبل الناقل مناقشتها لذلك على المسافر أن يقبلها ضمن شروط الناقل ويتم دفعها مقدما قبل بداية الرحلة أو أثناء تسليم التذاكر.¹

لكن هناك حالات تكون فيها عملية النقل بدون مقابل ظاهر كالنقل المجاني حيث يعتبر النقل المجاني من وسائل النقل البارزة في عصرنا هذا وهو نقل يتضمن نية المجاملة والتفضيل من جانب الناقل دون الحصول على أي تعويض فعلي أو عوض ظاهري لا تكون فيه مصلحة².

في أغلب الوقت لا يمكن للمسافر المجاني في عقد النقل البحري أن يطالب الناقل عن أي ضرر قد يصيبه وذلك لعدم وجود رابطة عقدية بين الطرفين إلا إذا أثبت المسافر الضرر الذي كان بسبب خطأ أحدثه الناقل، كذلك لا يتمسك بالالتزام بضمان السلامة لعدم وجود تعاقد فالناقل الذي قبل القيام بخدمة نيتها المجاملة لا تتسبب ارادته في أي عواقب قانونية، وليس عليه أي التزام بتنفيذها فإذا لم يتمكن الناقل من متابعة السير حتى مكان الوصول فإنه لا يقع عليه حتى التزام اتجاه المسافر ولا يعتبر مخلا بالتزام عقدي وفي حالة ما أصيب المسافر أثناء الرحلة بخطأ من الناقل لا يكون مسؤولا مسؤولية عقدية إنما تقصيرية لأن الخطأ تقصيري³

¹ سمير جميل حسن الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، الطبعة السادسة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2001، ص 315.

² عبد السلام عيشور، الالتزام بضمان السلامة في مجال النقل البحري للمسافرين، المرجع السابق، ص 493.

³ إيمان فتحي حسن الجميل، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، أطروحة دكتوراه، تخصص القانون التجاري البحري، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، 2015، ص 28.

أما المادة 850 فقد نصت عن استثناء في حال ما إذا كان النقل المجاني من قبل مؤسسات النقل البحري.¹

إضافة إلى النقل المجاني هناك النقل المصلحي الذي يكون من قبل ناقل محترف وخلف هذا النقل تكون هناك مصلحة معينة مثل قيام الناقل بنقل شخصية مشهورة دون مقابل مادي والمسافر يقوم بعمل إشهار لشركة النقل البحري.²

في النقل المصلحي الناقل يلتزم بضمان سلامة المسافر فالمسافر يدفع مقابل غير مادي يكون بذلك بشكل غير مباشر كما هو الحال عند نقل شخصية مشهورة مقابل أن يقوم هذا الأخير بإعلان لشركة النقل البحري.

في بعض الأحيان يجد الناقل ركاب داخل السفينة لا يحملون تذكرة فالناقل يقوم بنقل المسافرين من ميناء الانطلاق إلى ميناء الوصول وفي الوقت المتفق عليه في العقد ومقابل ذلك يلتزم المسافر بأن يدفع أجرة النقل وأمتعته حيث جاء في المادة 03/01 من الشروط العامة لاتفاقية أثينا المتعلقة بنقل المسافرين وأمتعته أنه لا يمكن للمسافر أن يتحصل على التذكرة إلا إذا سدد مبلغها كاملاً³ وهنا السفر يكون بموجب تذكرة وهناك حالات السفر بدون تذكرة وفي هذه الحالة لم يقم المسافر بشراء تذكرة السفر ويتعلق الأمر بالمسافر المتسلل يمكن تعريفه على أنه كل شخص طبيعي ركب السفينة خلسة أي دون علم الناقل وبدون مقابل، أما المشرع الجزائري فلم يعطي تعريف للراكب المتسلل اكتفى بالإجراءات التي يجب الأخذ بها في حالة وجود راكب متسلل⁴ تم تعريفه في اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية بأنه كل شخص مخبأ على متن السفينة أو المخبأ في شحنة البضائع المحملة على متن السفينة، دون موافقة المالك أو ربان السفينة أو كل شخص مسؤول عنها وتم اكتشافه على متن السفينة

¹ أنظر المادة 850 من القانون البحري الجزائري.

² عبد السلام عيشور، الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري للمسافرين، المرجع السابق، ص 492.

³ محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل: النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2015، ص 92.

⁴ نور الدين بلغازي، الركاب المتسللين على متن السفن البحرية، دراسة مقارنة على ضوء القانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، المركز الجامعي، تندوف، الجزائر، العدد الخامس، 2018، ص 400، متاح على الموقع الإلكتروني www.asjp.cerist.dz تاريخ الاطلاع: 16 مارس 2024، الساعة 17:30.

بعدما أن تترك هذه الاخيرة الميناء أو في شحنة البضائع أثناء التفريغ في ميناء الوصول والذي تم تبليغه من طرف السلطات المختصة أو من طرف الريان كمسافر غير قانوني¹، ومن صلاحيات الريان في حال مسك مسافر متسلل تسليمه إلى الجهة المختصة المتواجدة في الميناء الأول الذي تتوقف فيه السفينة، أو ارساله إلى سفينة أخرى تكون متجهة إلى نفس ميناء الانطلاق وعند تسليم المسافر المتسلل يكون الريان ملزم بالتصريح بجميع البيانات الخاصة بالراكب خفية.²

ولقد وضع المشرع الجزائري عقوبة للراكب المتسلل من خلال نص المادة 545 من القانون البحري الجزائري الفقرة الأولى بعقوبة الحبس من ستة (6) أشهر إلى (5) سنوات وبغرامة مالية من 10000 دج إلى 50000 دج، كل شخص يتسرب خلسة إلى سفينة بنية القيام برحلة".

أما فيما يخص مسؤولية الناقل عن سلامة المسافر فانه لا يكون مسؤولاً عن الالتزام بضمان سلامة المسافر الذي سافر خفية او بتذكرة منتهية الصلاحية و ذلك لعدم وجود رابطة عقدية بين المسافر و الناقل.³

الفرع الثالث: إصابة المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل

إن الالتزام بضمان السلامة لا يشمل جميع الاضرار التي قد يتعرض لها المسافر إذ يجب أن يكون الضرر مرتبطاً بالنقل وهنا تبرز صعوبة تحديد الفترة الزمنية التي يكون فيها الناقل ملزماً بضمان سلامة المسافر.⁴

¹اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية، تم اعتمادها في 09 أفريل 1965، دخلت حيز التنفيذ في 05 مارس 1967 صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 83-531 المؤرخ في 19 سبتمبر 1983 المتضمن الانضمام للاتفاقية، الجريدة الرسمية، العدد 39 لسنة 1983.

²عبد القادر منهوج، خصوصية اجرة السفر في النقل لبحري للمسافرين، مجلة القانون، المركز الجامعي احمد زبانة بغيليزان، الجزائر، العدد 07، 2016، ص 198، الموقع الالكتروني: www.asjp.cerist.dz تاريخ الاطلاع: تاريخ الاطلاع 19 فيفري 2024، الساعة 14:21.

³ عبد السلام عيشور، الالتزام بضمان السلامة في مجال النقل البحري للمسافرين، مرجع سابق، ص 495

⁴عبد السلام عيشور، مسؤولية الناقل البحري للمسافرين، المرجع السابق، ص 496.

وقد نص المشرع الجزائري على النطاق الزمني في المادة 823 من القانون البحري الجزائري

حيث نصت: "يغطي عقد السفر الأوقات التالية:

أ_ فيما يخص المسافرين وأمتعة الحجرة خلال المدة التي يكون فيها المسافر على متن السفينة أو خلال عمليات التحميل أو التفريغ وكذلك خلال المدة التي يكون التي يتم فيها نقل المسافرين وأمتعته من الرصيف إلى السفينة أو بالعكس، إذا كانت أجرة هذا النقل ضمن ثمن البطاقة أو كانت السفينة المستعملة لهذا النقل الملحق قد وضعت تحت تصرف المسافرين من قبل الناقل. والوقت الذي يكون فيه المسافر في المحطة البحرية أو على الرصيف أو الأبنية الأخرى الخاصة بالميناء، لا يدخل في مدة النقل إلا بالنسبة لأمتعة الحجرة عندما تودع هذه الأمتعة تحت حراسة الناقل.

ب_ فيما يخص أمتعة العنبر والسيارات، المدة الداخلة ما بين الوقت الذي سلمت فيه للناقل أو إلى مندوبيه في البر أو على متن السفينة والوقت الذي تم فيه ردها من الناقل أو مندوبيه".

المطلب الثاني: التدابير اللازمة لضمان سلامة المسافرين

لحماية المسافرين على ظهر السفينة يستوجب توفر الآليات الواجب اتخاذها لضمان سلامة المسافرين بحراً، تتمثل هذه التدابير والإجراءات في شهادات السفن إضافة إلى الخدمات الصحية على متن السفن، وأخيراً الجهات المسؤولة عن رقابة سفن نقل المسافرين وسلامة الملاحة البحرية.

الفرع الأول: شهادات السفن كألية لتدعيم السلامة البحرية:

هي شهادات رئيسية تحتاج إليها السفن لضمان الامتثال لمعايير السلامة والأمان.

يستوجب لمغادرة السفينة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول توفر أوراق وبيانات خاصة بها باعتبارها تثبت عملية النقل البحري للأشخاص فتربط أطراف العلاقة البحرية كطاقم السفينة والمتعاملين معها بعلاقات قانونية مما يستدعي وفاءها بالالتزامات ويتحقق ذلك بما تملكه

السفينة من وثائق¹، لهذا هناك وثائق يجب دائماً أن تكون على متن السفينة ومن بينها سندات تثبت الحالة المدنية للسفينة وأخرى تتعلق بالنظام الخاص بالملاحة والسلامة البحرية².

أولاً: شهادات الملاحة

نصت المادة 189 الفقرة الأولى من القانون البحري الجزائري على أنه: "كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية، يجب أن تحمل على متنها شهادات الملاحة المسلمة من قبل السلطات الإدارية البحرية"، فلا تستطيع أي سفينة أن تبحر بدون أن تحمل شهادة الملاحة وقد أضافت المادة 189 الفقرة الثانية من القانون البحري الجزائري أنواع الشهادات التي تمنح للسفينة وجاء في النص: "هذه الشهادات المخصصة للسفينة حسب نوع الملاحة التي تقوم بها السفينة هي: أ) شهادة الجنسية، ب) دفتر البحارة، ج) رخصة أو بطاقة المرور":

أ) شهادة الجنسية تحملها كل سفينة تثبت عن طريقها انتسابها إلى دولة العلم الذي تحمله حيث تمكنها من التمتع بحصانة دولية، تمنح هذه الشهادة من طرف سلطة الإدارية البحرية في المكان الذي تسجل فيه السفينة وتذكر بها جميع البيانات الخاصة بالسفينة وتسجيلها³

ب) دفتر البحارة: "هو شهادة الملاحة المسلمة للسفن التي تقوم بأعمال ملاحة بحرية مهنية والتي يكون طاقمها مؤلفاً من رجال البحر " هذا ما جاء في نص المادة 191 من القانون البحري الجزائري.

ج) رخصة أو بطاقة المرور عرفتها المادة 193 من القانون البحري الجزائري بالنسبة بقولها " إن رخصة المرور هي شهادة ملاحة ممنوحة إلى السفن التي تقوم بالملاحة البحرية الاتفاقية والمعينة خصيصاً لمصلحة عمومية، باستثناء السفن الحربية التابعة للبحرية الوطنية

¹ عودة بومعزة، النظام القانوني للسفينة، دراسة في إطار القانون البحري الجزائري، مذكرة ماجستير، تخصص العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة بن عكنون، الجزائر، 2002، 2003، ص 35.

² عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، الطبعة الأولى، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، مصر 2011، ص 76.

³ الشريف وكوك، محاضرات في القانون البحري موجهة لطلبة السنة الثالثة ليسانس قانون خاص، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الشهيد لخضر الوادي، الجزائر، 12 جانفي 2021 ص 32

" كما نصت عليها المادة 194 "أن السفن التي تقوم بالملاحة البحرية للنزهة والتي ليس لها طاقم مأجور، يجب أن تزود ببطاقة مرور فردية أو جماعية".

والغاية من هذه الشهادات نصت عليه المادة 195 من القانون البحري الجزائري: "إن هدف شهادة الملاحة ينصرف إلى ما يلي:

أ_ السماح للسفينة التي تتوفر فيها جميع أحكام هذا الأمر والنصوص المتخذة لتطبيقه، بالقيام بأعمال الملاحة البحرية المعينة لها،

ب_ إيضاح هوية السفينة ومالكها وأفراد طاقمها وكذلك نوع وصنف الملاحة الممارسة،

ج_ التحقق من شروط استخدام الطاقم التي يجب أن ترفق فيها اجباريا تحت طائلة البطلان وذلك بالنسبة لجميع السفن المذكورة في المادة 192 أعلاه،

ج_ التحقق من نوع ومدى الخدمات التي يمارسها الطاقم على متن السفينة وتواريخ الانزال والتحميل وكذلك الأعمال التي يقوم بها كل بحار والتي يجب أن تذكر فيها أيضا من قبل السلطة الإدارية البحرية

وتكون للبيانات المدرجة في شهادة الملاحة قوة الثبوت أمام القضاء."

ثانيا: شهادات السلامة

يجب على كل سفينة تقوم برحلات بحرية أن تحمل على متنها جميع رخص وشهادات السلامة خاصة فيما يتعلق بسلامة السفن التي تنقل المسافرين وبناء السفن ومعدات التجهيز وأجهزة المواصلات البرقية اللاسلكية وأجهزة المواصلات الهاتفية اللاسلكية لسفن الحمولة، طبقا للمادة 246 من القانون البحري الجزائري.

كما تنص المادة 247 من القانون البحري الجزائري على أنه يمكن اعفاء السفينة بصفة استثنائية من احدى شهادات السلامة المذكورة في المادة أعلاه شريطة التقيد بشروط السلامة خلال الرحلة التي تقوم بها وتسلم شهادة الاعفاء من طرف السلطة الإدارية البحرية لميناء تسجيل السفينة بناء على الرأي الموافق والصادر من اللجنة المحلية للتفتيش"

أما فيما يخص مدة صلاحية هذه الشهادات فقد نصت المادة 248 من القانون البحري الجزائري أنه لا يمكن أن تتعدى مدة صلاحية شهادة الملاحة فيما يخص السفن التي تنقل المسافرين سنة واحدة.

الفرع الثاني: الخدمات الصحية على متن سفن نقل المسافرين

تعتبر الخدمات الصحية على متن سفن نقل المسافرين عنصرا أساسيا لضمان راحة وسلامة الركاب خلال رحلاتهم البحرية

من بين الاجراءات المعمول بها كذلك لضمان سلامة المسافر على متن السفينة أثناء الرحلة البحرية وجوب توفر الخدمات الطبية والصحية لدا من يكون موجود في الباخرة ،لبقاء السفينة مدة طويلة في البحر وبالتالي قد يصاب أحد المسافرين فيتلقى علاج¹، لذلك يجب أن تتوفر السفينة على تجهيز طبي من معدات طبية وأدوية ،ويختلف نطاق تجهيز السفينة طبيا باختلاف طبيعة الرحلة وعدد الأشخاص المرخص لها بحملهم ،فيجب الأخذ بعين الاعتبار مدى ابتعاد السفينة عن اليابسة في ملاحتها البحرية في الوحدات التي داخل الموانئ أو في نطاقها ،أو التي تقوم بملاحة محدودة في منطقة معينة ،قد يكون كافيا توافر وسائل والإسعافات الأولية فقط ،نظرا لإمكانية العودة السريعة إلى اليابسة أو لوجود تجهيزات طبية محدودة ،أما السفن التي تبحر في أعالي البحار أو تقوم بالملاحة الساحلية ،فيجب أن تحتوي على تجهيزات طبية شاملة ،نظرا لبعدها عن اليابسة أثناء رحلتها البحرية مما يستلزم توافر وسائل العلاج الطبي على متنها².

فسلامة الطاقم البحري والركاب لها أهمية كبيرة في نجاح الرحلة البحرية حيث أن مرض الأشخاص او ضعفهم يؤدي إلى رسو السفينة وبالتالي يعرقل الرحلة³.

¹مدحت عباس خلوصي، السفينة والقانون البحري، الطبعة الأولى، الشنهابي للطباعة والنشر، مصر، 1993، ص 299.
² هاني دويدار، النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل وخاصة النقل البحري، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2002، ص 106.

³ حياة بن عيسى، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2014، 2015، ص 54.

الفرع الثالث: الجهات المسؤولة عن رقابة سفن نقل المسافرين

قد تتعرض السفينة أثناء رحلتها إلى مخاطر قد تؤدي إلى أضرار تمسها هي ومن عليها، وإن سلامة الأرواح البشرية من وظائف الدولة، لذا حرصت الدول على فرض رقابة على السفن الخاصة بها.

أولاً: رقابة دولة العلم على سفن نقل المسافرين

تقوم دولة العلم بمراقبة والإشراف على السفن التي ترفع علمها لضمان استيفائها كافة معايير السلامة التي تفرضها، وعند تحقق هذه المعايير تمنح للسفينة شهادة متطلبات معايير السلامة¹.

و لتحقيق رقابة فعالة من قبل دولة العلم لتقاضي الحوادث البحرية، يجب إجراء تفتيش شامل للسفن يتضمن فحص جوانب التجهيزات واجهزة الأمان وتأهيل الطاقم ومستوى النظافة وصلاحيات الإقامة على متن السفن².

ثانياً: رقابة دولة الميناء على سفن نقل المسافرين

نظراً لعجز دولة العلم عن أداء واجباتها الرقابية تجاه السفن التجارية عموماً وسفن نقل المسافرين خصوصاً، وجدت دولة الميناء نفسها مضطرة لفرض رقابتها على السفن التي تدخل موانئها لضمان التزامها بمعايير السلامة، حيث تتمثل دولة الميناء في نظام إجراءات التفتيش المنسقة، والمصممة لاستهداف السفن غير مستوفية للمعايير وتهدف هذه الرقابة بشكل رئيسي إلى استبعاد تلك السفن والقضاء عليها في نهاية المطاف³.

¹ ابراهيم ميراد، المرجع السابق، ص 35.

² زين محمد زوم قعيل، دور الجهات المسؤولة عن معاينة السفن وسلامة الملاحة وحماية البيئة البحرية بالتطبيق على الجمهورية اليمنية، مذكرة ماجستير، تخصص معانيات الهندسة البحرية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مصر 2005، ص 58.

³ نور الدين بلغازي، الحماية القانونية للمسافر عن طريق البحر، أطروحة دكتوراه، تخصص القانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص 164.

ملخص الفصل:

لقد تطور مفهوم الالتزام بضمان السلامة من ممارسات بسيطة إلى قوانين واتفاقيات دولية تهدف إلى حماية الركاب وضمان سلامتهم.

فالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري للمسافرين يعني تعهد الناقل البحري بضمان سلامة الركاب خلال الرحلة البحرية من نقطة الانطلاق إلى الوجهة النهائية مقابل دفع المسافر أجرة السفر، يشمل هذا الالتزام توفير بيئة آمنة على متن السفينة واتخاذ جميع الإجراءات الضرورية لتجنب وقوع حوادث أو إصابات قد يتعرض لها المسافرون .

الفصل الثاني

جزاء اخلال الناقل بالالتزام بضمان السلامة
في عقد النقل البحري للمسافرين

الفصل الثاني: جزاء اخلال الناقل بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري

للمسافرين

تقوم مسؤولية الناقل البحري كما رأينا سابقا جراء الإخلال بالالتزام بضمان سلامة المسافرين إذ ينتج عن ذلك ضرر .

والمسؤولية التي نقصدها في حال وفاة المسافر أو إصابته كذلك وسنقصر دراستنا عن مسؤولية الناقل عن وفاة المسافر او اصابته الجسدية باعتبارها موضوع دراستنا والتي تثار عند وقوع الضرر لهذا الاخير سبب خطأ منسوب للناقل ومندوبيه إلا إذا أثبت عكس ذلك وكانت الأضرار الحاصلة بسبب أجنبي كالحريق، الاصطدام إلخ، أي سبب خارج عن سيطرة الناقل. ومن بين الآثار المترتبة على قيام المسؤولية هو التزام الناقل بتعويض الضرر الذي تسبب فيه أثناء القيام بعملية النقل ويقابل هذا الالتزام حق المتضرر تحميه دعوى يطلب منها الحكم له بالتعويض هذه الدعوى كأثر هام لترتيب المسؤولية والتي هي الوسيلة القضائية التي يستطيع المضرور عن طريقها الحصول على حقه، لا بد أن ترفع خلال مدة معينة حددها القانون إذا انقضت هذه المدة كان رفع الدعوى غير مقبول.

فما هي صور قيام مسؤولية الناقل والحالات التي يعفى فيها من المسؤولية؟ وماهي شروط رفع الدعوى وأطرافها؟ وكيف يتم رفعها؟ سنجيب عن هاته التساؤلات من خلال التطرق إلى حالات قيام مسؤولية الناقل البحري للمسافرين وحالات الاعفاء منها في المبحث الأول ودعوى مسؤولية الناقل البحري للمسافرين في المبحث الثاني.

المبحث الأول: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري للمسافرين وحالات الإعفاء

منها

ينشئ عقد النقل البحري للمسافرين التزامات على الناقل يترتب عن الاخلال بها مسؤوليته اتجاه المسافر إذ تتمحور مسؤولية الناقل البحري حول الأضرار الجسمانية التي تصيب المسافر أو وفاته وعليه سنتطرق الى صور قيام مسؤولية الناقل البحري للمسافرين في المطلب الأول، وقد يكون سبب هذه الأضرار سبب أجنبي خارج عن سيطرة الناقل فيعفى الناقل من هذه المسؤولية وهذا ما سنأخذه في المطلب الثاني والمعنون بحالات اعفاء الناقل البحري للمسافرين من المسؤولية.

المطلب الأول: صور قيام مسؤولية الناقل البحري للمسافرين

إن الالتزام الأساسي للناقل البحري الناتج عن عقد نقل المسافرين هو نقل المسافر وأمتعته عبر البحر وايصاله الى وجهته سالما، ولذلك فإن مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية على أساس أن عقد النقل يتضمن التزام بضمان سلامة المسافر، أي الحرص على ايصاله سالما الى الجهة المقصودة.¹

و عليه فان صور مسؤولية الناقل البحري عن سلامة المسافرين تتجسد في حالتين ، الحالة الاولى تتمثل في الوفاة اما الحالة الثانية تتمثل في حدوث اصابة الجسمانية للمسافرين ، حيث يسأل الناقل مسؤولية عقدية في حال لم يقم بإيصال المسافر إلى ميناء الوصول ولم يلتزم بضمان سلامة المسافر²، فالمشعر الجزائري نص على التدابير اللازمة لتأمين سلامة المسافر في نص المادة 841 من القانون البحري الجزائري التي تنص " يتعين على الناقل أن يحفظ السفينة في حالة صالحة للملاحة وأن يزودها بشكل مناسب بالتسليح والتجهيز والمؤونة للسفرة المقصودة وأن يتخذ الإجراءات اللازمة لسلامة الركاب" .

¹ العربي بوكعبان، المرجع السابق، ص 251.

² محمود محمد عابنة، المرجع السابق، ص 217.

الفصل الثاني: جزاء اخلال الناقل بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري

للمسافرين

يكون التعدي على السلامة البدنية للمسافر بأشكال مختلفة كالنزيف، والجرح والكدمات والأمراض التي قد تصيبه بسبب الحادث وتقع على الناقل مسؤولية تعويض جميع الأضرار¹.

فمن الأضرار التي قد تصيب كذلك المسافر وتحمل الناقل مسؤولية تجاه اتجاهه مثلا : نشوب حريق في السفينة وأدى إلى إصابة بعض من المسافرين ولا يتم مواجهة هذا الحريق لعدم توفر الناقل ومندوبيه على المعدات اللازمة لإطفاء الحريق، أو عدم طلب فرق الإنقاذ وبالتالي يفرض على الناقل أن يعرض المسافر عن كل ضرر حصل بسببه².

كما أن وجود خلل أو كسر في الدرج المستخدم للصعود والنزول من السفينة قد يسبب أضرارا للمسافر، ويسأل الناقل عن الإصابات التي لحقت الراكب نتيجة نزولهم وصعودهم من الدرج المعيب³.

أذن يعد الناقل مسؤولا عن الضرر المؤدي للوفاة والاصابات للجسمانية للراكب وكذلك، اذا كان الفعل المولد للضرر قد وقع خلال عملية النقل وله علاقة بالملاحة أو استغلال السفينة أو من جراء خطأ أو اهمال الناقل أو أحد مندوبيه خلال القيام بأعمالهم⁴.

ومسؤولية الناقل هنا مبنية على خطأ أو اهمال صادر منه أو من أحد تابعيه، ولذلك يتطلب اثبات خطأه وإهماله إلا في حالات محددة⁵.

وهذا ما نصت عليه المادة 843 من القانون البحري الجزائري "يفترض خطأ أو اهمال الناقل أو مندوبيه، والمشار اليهما في المادة السابقة، الا إذا أثبت العكس، وكانت الوفاة أو

¹مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، دون طبعة، دار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، ص 324.

²إيمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في النقل البحري في التشريع الوطني والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص 133.

³دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي، أطروحة دكتوراه، فرع قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2009 / 2010 ص 126.

⁴نظر المادة 842 من القانون البحري الجزائري.

⁵العربي بوكعبان، المرجع السابق، ص 252.

الفصل الثاني: جزاء اخلال الناقل بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري

للمسافرين

الاصابات الجسمانية للراكب أو الخسائر التي لحقت بأمّعة الحجره من جراء غرق أو اصطدام أو جنوح أو انفجار أو حريق أو بأي شيء آخر له علاقة بإحدى هذه الحوادث "

ويستخلص من نصي المادتين 842 و843 من القانون البحري الجزائري يعتبر الناقل مسؤولاً عن وفاة أو إصابة المسافر اذا الضرر الذي وقع أثناء عملية النقل ويتعلق بالملاحة البحرية واستغلال السفينة، أو نتيجة خطأ أو اهمال الناقل أو من ينوب عنه أثناء قيامهم بأعمالهم¹.

المطلب الثاني: حالات إعفاء الناقل البحري للمسافرين من المسؤولية

قد يعفى الناقل البحري في بعض الأوقات من المسؤولية وذلك في حال ما أثبت أن الخطأ الحاصل جرى بسبب خارج عن إرادته وفي هذا المطلب سنرى: حالات اعفاء الناقل من المسؤولية والتي تتمثل في خطأ الغير (الفرع الأول) والقوة القاهرة (الفرع الثاني) وخطأ المسافر (الفرع الثالث).

الفرع الأول: خطأ الغير

يمكن للمسافر أن يتعرض للضرر ولكن يكون ذلك نتيجة لفعل شخص آخر غير الناقل. و قد يكون ما حدث للمسافر ليس بسببه ولا بسبب قوة القاهرة أو حادث مفاجئ أو فعل الناقل يمكن ان يكون الفعل جاء من شخص أجنبي وهنا يقال أن الخطأ نشأ بفعل الغير ،وقد نصت المادة 138 من القانون المدني الجزائري : "يعفى من هذه المسؤولية الحارس للشيء إذا أثبت أن الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية أو عمل الغير أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة"².

¹ العربي بوكعبان ،المرجع نفسه، ص 253.

² الأمر رقم75_58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون المدني، الجريدة الرسمية العدد 78، المؤرخة في 30 سبتمبر 1975 المعدل والمتمم.

الفصل الثاني: جزاء اخلال الناقل بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري

للمسافرين

فالقواعد العامة للمسؤولية المدنية حكمت على أن الشخص لا يكون مسؤولاً إلا عن الأعمال التي يقوم بها هو أي أعماله الشخصية، ليس مسؤولاً عن الخطأ الذي يحدثه الغير.¹ لكن أغلب الفقهاء يرون أن خطأ الآخر ليس سببا يعفي من مسؤولية الناقل إلا إذا كان مصحوبا بالخصائص الموجودة في القوة القاهرة، فيجب أن يتميز خطأ الغير بعدم القدرة عن التنبؤ به وقد أخذت محكمة النقض الفرنسية عن حكمها الذي صدر في 18 ديسمبر 1953 بهذا "حيث نصت بأن خطأ الغير الذي يتمسك به الناقل لا عفاؤه من المسؤولية القائمة ضده عن الضرر الذي لحق المسافر أثناء سفره لا يمكن أن يعفيه كلية إلا إذا كان جانب عدم المقدرة على توقعه ولا دفعه السبب الوحيد للضرر"²

فلكي يعتبر خطأ الغير سببا للإعفاء من المسؤولية، يجب ألا يكون هذا الغير من الأشخاص الذين يتحمل المدعى عليه مسؤوليتهم ويجب أن يكون فعله هو الذي تسبب في الضرر، يُعد الغير كل شخص أجنبي عن عقد النقل البحري ولا يكون الناقل مسؤولاً عنه.³

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فقد اعتبر أن خطأ الغير سبب من أسباب إعفاء الناقل البحري من المسؤولية وقد أكدت المادة 127 من القانون المدني الجزائري والتي تنص على أنه: "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا بد له فيه كحادث مفاجئ، أو قوة القاهرة، أو خطأ من الغير كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر، ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك."

يجب على الناقل، إذا اتخذ فعل الغير كوسيلة للإعفاء من المسؤولية الملقاة على عاتقه أن يتخذ جميع التدابير والإجراءات لتحقيق سلامة الركاب، وإلا يكون مخلا بالتزاماته، فيتم سؤال الناقل عن إصابة أحد المسافرين بأضرار جسمانية بسبب تراحم الركاب في وسيلة النقل أثناء دخولهم أو خروجهم، إذ يلتزم الناقل بمراعاة عدد المسافرين وتنظيم طريقة دخولهم إلى

¹إيمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص280.

²عبد السلام عيشور، مسؤولية الناقل البحري للمسافرين، المرجع السابق، ص 163 164.

³ إيمان فتحي حسن الجميل، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، المرجع السابق، ص 204

الفصل الثاني: جزاء اخلال الناقل بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري

للمسافرين

السفينة وخروجهم منها عن طريق تابعيه، كما يسأل في حال أدخل مسافرين أكثر من العدد المسموح ففي هذه الحالة هو يتوقع حدوث إصابات لتدافع الركاب أثناء دخولهم وخروجهم¹ ففعل الغير إذا كان وحده المسبب للضرر لا يشكل صعوبة، إذا أن الناقل إذا قام بإثبات ذلك ينبغي أن تكون مسؤوليته كلية وجوبا، وهذا هو المقصود في هذه الحالة فإذا ساهم الناقل مع الغير في الخطأ فإنه لا يعفى كليا من المسؤولية، ويكونان مسؤولين معا.²

الفرع الثاني: القوة القاهرة

تعد القوة القاهرة من بين الأسباب التي يمكن للناقل دفع مسؤوليته، خصوصا إذا كانت السبب الوحيد في وقوع الضرر، و عليه يمكن ان يعفى الناقل البحري في هذه الحالة و التي يشترط فيها ان يكون الحادث الذي حدث غير متوقع لا من جانب الناقل ولا من تابعيه، كذلك يجب أن يكون عدم التوقع مطلقا وليس نسبيا فهذا التوقع يشمل جميع العمال الموجودين وليس شخص واحد فقط، كذلك يجب أن يكون هذا الحادث مستحيل منعه ولا يمكن فيه الناقل أن يقوم بالتزامه³، فقد عرفت القوة القاهرة على أنها الأمر الأجنبي عن المدين و الدائن و الغير كالحرب بما ينجم عنها من أحداث مادية و أزمات اقتصادية، أو صدور تشريع أو أمر أجنبي واجب التنفيذ، أو وقوع زلزال أو فياضانات أو هبوب عاصفة أو انتشار وباء.⁴ عرفت كذلك على أنها حادث خارجي غير متوقع ولا يمكن منعه يؤدي إلى أضرار⁵.

¹ محمد سليمان فلاح الرشيدي، نظرية الالتزام بضمان السلامة في إطار تطور المسؤولية العقدية، دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين الشمس، 1998، ص 321.

² محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، الطبعة الأولى دار الحداثة للنشر والتوزيع، لبنان 2004، ص 254.

³ وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 156 157.

⁴ ندى عبد الكاظم حسين، القوة القاهرة المؤقتة وأثرها في تنفيذ العقد، دراسة مقارنة، مجلة الحقيقة للعلوم الاجتماعية و الإنسانية، جامعة أحمد دراية، أدرار، العدد الأول، 2023، ص 4، متاح على الموقع الإلكتروني www.asjp.cerist.dz تاريخ الاطلاع: 14 أبريل 2023، الساعة: 19:22، نقلا عن عبد المجيد الحكيم، الموجز في شرح القانون المدني، الجزء الأول: مصادر الالتزام الطبعة الخامسة، مطبعة نديم، بغداد، 1977، ص 538.

⁵ حمزة قتال، مصادر الالتزام، المسؤولية التقصيرية الفعل المستحق للتعويض، دون طبعة، دار هومه للنشر والتوزيع، 2008، ص 68.

الفصل الثاني: جزاء اخلال الناقل بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري

للمسافرين

إذ نصت المادة 843 من القانون البحري الجزائري على: "يفترض خطأ أو إهمال الناقل أو مندوبيه و المشار اليهم في المادة السابقة، إلا إذا ثبت العكس، و كانت الوفاة أو الإصابات الجسمانية للركاب أو الخسائر أو الأضرار التي لحقت بأمتعة الحجرة مسببة من جراء غرق أو اصطدام أو جنوح أو انفجار أو حريق أو أي شيء له علاقة بإحدى هذه الحوادث"، من خلال نص المادة يتضح لنا أن الناقل البحري في الأصل يكون مسؤولاً عن الأضرار الجسمانية و الوفاة التي تحدث للمسافر اثناء الرحلة البحرية إلا إذا تم إثبات عكس ذلك و تكون في خمسة حالات و المتمثلة في الجنوح و الاصطدام و الانفجار و الحريق و الغرق و التي بدورها تعد حالات القوة القاهرة.

ومن بين صور القوة القاهرة قد تكون بسبب عوامل طبيعية أو عوامل بشرية في حال ما كان السبب عامل طبيعي فيما يخص النقل البحري عادة ما تشمل المخاطر والحوادث المتعلقة بالبحر كهيجان البحر بشكل غير طبيعي، العواصف البحرية الشديدة يجب أن تكون هذه لمخاطر مفاجئة ولا تحدث دائماً لكي يتمكن للناقل أن يعفى من المسؤولية جراءها فالسفينة يمكنها أن تواجه التقلبات التي تكون في الحسبان وغير مألوفة.

كما يجب أن تكون هذه المخاطر هي فقط التي أدت إلى حدوث الحادث لكي يتمكن هذا الأخير إلى التخلص من المسؤولية.

أما في حال ما كان السبب عامل بشري لا يوجد مادة وضعها المشرع الجزائري تنص عن إعفاء الناقل من المسؤولية في حال ما إذا كان العامل بشري إلا أنه أي حادث لم يكن متوقع ولا يمكن منعه تسبب فيه عنصر بشري يعتبر قوة القاهرة.

و لكن في المقابل قد نصت اتفاقية أتينيا في فقرتها الأولى من المادة الثالثة على تطبيقات القوة القاهرة التي ترتبط بالعنصر البشري وقد حصرتها في الحرب، الأعمال العدوانية، التمرد، الحرب الأهلية¹.

¹عبد السلام عيشور، مسؤولية الناقل البحري للمسافرين، المرجع السابق، ص 162.

الفرع الثالث: خطأ المسافر

خطأ المسافر يعتبر من العوامل الرئيسية التي تعفي الناقل من المسؤولية العقدية إذ أن المشرع الجزائري قد جعل خطأ المسافر سبب من أسباب إعفاء الناقل البحري للمسافرين من المسؤولية في المادة 847 من القانون البحري والتي نصت على "إذا أثبت الناقل بأن خطأ أو اهمال الراكب قد سبب وفاته أو إصابته الجسمانية وفقدان أمتعته أو ضررها أو ساهم في ذلك، جاز للمحكمة المختصة ابعاد مسؤولية الناقل أو تخفيفها."

ومن أمثلة خطأ المسافر في نقل الأشخاص بحرا إلقاء نفسه في عرض البحر بنية الانتحار، أن يحاول الإفلات من رقابة تابعي الناقل والاندفاع نحو المحرك كذلك اهماله في اطفاء سيجارة على متن السفينة، مغادرة المسافر مكانه بعد إضاءة إشارة الانطلاق، كذلك في حال توجهه إلى خارج الكابينة لإلقاء نظرة أخيرة على مودعيه وسقوطه من الباب بسبب سحب السلم المتنقل من أمام السفينة إلخ¹.

ويشترط لكي يتمكن الناقل من دفع المسؤولية، وبالتالي أن يعفى منها جزئياً أو كلياً توافر عنصرين أولهما عدم تمكن الناقل من توقع خطأ المسافر، والثاني عدم امكانية منع هذا الخطر.

المبحث الثاني: دعوى مسؤولية الناقل البحري للمسافرين

إن الاهتمام بالنقل البحري للمسافرين وتنظيمه بقواعد خاصة به جعل المنازعات الناشئة تخضع لأحكام خاصة سواء من حيث شروط رفعها واختصاص النظر فيها.

فالناقل البحري ملزم بتحقيق نتيجة معينة وهي إيصال المسافر إلى المكان والموعود المحدد في العقد فإذا لم تتحقق النتيجة أو الغاية قامت مسؤولية الناقل البحري، وحققت مساءلته من طرف من طلب خدماته فقيام مسؤولية الناقل البحري بوجود خطأ وثبوت الضرر وقيام العلاقة السببية جاز للطرف المتضرر أن يلجأ للقضاء لرفع الضرر وجبره وذلك برفع دعوى قضائية ضد الناقل طبقاً للقواعد الإجرائية²، لذا سنتناول دراسة دعوى مسؤولية الناقل البحري

¹ دلال يزيد، المرجع السابق، ص 205.

² إيمان فتحي حسن الجميل، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، المرجع السابق، ص 291

الفصل الثاني: جزاء اخلال الناقل بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري

للمسافرين

في التشريع الجزائري من خلال تقسيم هذا المبحث إلى اربع مطالب نتناول في المطلب الأول أطراف الدعوى، أما المطلب الثاني سنتطرق فيه إلى شروط رفع الدعوى، بينما المطلب الثالث سنخصصه لإجراءات رفع الدعوى، اما المطلب الرابع فسننتطرق للجهة المختصة بالفصل في دعوى مسؤولية الناقل البحري للمسافرين.

المطلب الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للمسافرين

بشكل عام فإن طرفي الدعوى البحرية هما المدعي والمدعى عليه، بالنسبة لعقد النقل البحري للمسافرين فطرفي العقد هما الناقل والمسافر، ولكل منهما حق الرجوع على الآخر في حالة عدم تنفيذ التزاماته العقدية، غير أن طبيعة الدعوى البحرية تميزها عن غيرها من دعاوى القضاية كونها قد يتدخل في عملية النقل الواحدة أكثر من ناقل أو مسافر وبالتالي سنقسم هذا المطلب إلى فرعين سنتطرق في الفرع الأول إلى المدعي وفي الفرع الثاني إلى المدعى عليه.

الفرع الأول: المدعي

يقصد بالمدعى بأنه ذلك الشخص الطبيعي أو الاعتباري المتقدم إلى القضاء مطالباً بالحكم له بما يدعيه في مواجهة شخص آخر يدعى المدعى عليه¹.

و يعرف المدعي من جهة أخرى على أنه هو صاحب الحق أو المركز القانوني المراد حمايته، ولما كان عقد النقل البحري للأشخاص يتم بين المسافر والناقل البحري، فالمدعي بناء على ذلك هو الراكب أو المسافر المضرور، و لكن هناك حالات يكون فيها المدعي غير الراكب، كما لو أقيمت الدعوى من قبل ورثة المضرور عند وفاته أو من طرف آخر كان يعيل المضرور من غير الورثة².

¹ عبد الوهاب بوضرة، الشروط العامة والخاصة لقبول الدعوى بين النظري والتطبيقي، دون طبعة، دار هومه، الجزائر، 2006، ص 14.

² عادل علي المقدادي، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، دراسة مقارنة، دون طبعة، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1997، ص 234.

الفصل الثاني: جزاء اخلال الناقل بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري

للمسافرين

وعليه سوف نبحت مدى حق كل من هؤلاء، المسافرين أو الورثة أو من يعولهم من غير الورثة.

أولاً: المسافر

قديمًا استخدم القضاء مبدأ المسؤولية التقصيرية عن الحوادث التي تصيب الركاب أثناء عقد النقل البحري، وفي مسألة الناقل البحري يجب على الراكب إثبات خطئه أما اليوم فقد استقر القضاء على أن مسؤولية الناقل هي مسؤولية تعاقدية أساسها عقد النقل البحري كونه ينشئ التزامات على عاتق الناقل بضمان سلامة الراكب¹.

فالمسافر مادام هو المتعاقد مع الناقل البحري فله الحق دائماً وفي كل الأحوال التي يصاب فيها بضرر بدني كالجراح مثلاً أو عند تعرضه لضرر بسبب التأخر، في كل ذلك أن له أن تقيم المسؤولية التعاقدية على الناقل للمطالبة بتعويض ما أصابه من ضرر مادي أو معنوي، ذلك لان العقد قد تم بينه وبين الناقل².

ثانياً: ورثة المسافر

عندما يبلغ الضرر قدراً من الجسامة مما يؤدي إلى وفاة المسافر، ينشأ للورثة أو إلى الأشخاص الذين يعيلهم حق الادعاء مما كان للمسافر من حق في ذمة الناقل البحري³.

فإن رفع دعوى المسؤولية يكون من حق الورثة جراء انصراف أثر عقد النقل البحري إليهم، كما يمكن للورثة الرجوع على الناقل البحري بالتعويض الذي كان لمورثهم عندما تكون الوفاة قد وقعت بعد فترة من الحادث الذي تعرض له المسافر المتوفي، أما في حالة الوفاة الفورية فرفع دعوى المسؤولية العقدية ليس من حق الورثة التي كان بإمكان مورثهم من مباشرتها لو بقي حياً بعد إصابته فوراً، وحينها لم يكن لينشأ حق التعويض أصلاً حتى يؤول إلى الورثة من أجل رفع دعوى المسؤولية العقدية، فيكون للورثة المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي

¹ محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة، مكتبة القانون والاقتصاد، الطبعة الأولى، الرياض، 2012، ص 285.

² عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 234

³ ثورالدين بلغازي، الحماية القانونية للمسافر عن طريق البحر، المرجع السابق، ص 282

الفصل الثاني: جزاء اخلال الناقل بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري

للمسافرين

تلحق بهم شخصيا نتيجة وفاة مورثهم ،وتكون الدعوى مبنية على مسؤولية الناقل لبحري التقصيرية ،لأن الغرض هو انتفاء العقد بين الناقل البحري والورثة¹.

الفرع الثاني: المدعى عليه

يعتبر الناقل هو الطرف المدعى عليه في دعاوى المسؤولية المتعلقة بعقد النقل البحري للمسافرين، ولا يوجد ما يمنع الناقل الذي أبرم العقد من تكليف ناقل آخر بتنفيذ النقل حيث يسمى الناقل الأول بالناقل المتعاقد والثاني بالناقل الفعلي.

الناقل هو الشخص الطبيعي أو الاعتباري المقصود في الدعوى المرفوعة من أحد الأطراف، ولا يتم التحقق من صفته لدى المدعى بمجرد المطالبة القضائية وإنما بانعقاد الخصومة في جلستها المحددة بعد الإخطار وإبلاغه بعريضة افتتاحية.²

الناقل البحري هو المدعى عليه والمدين المسؤول في دعوى المسؤولية الناشئة عن الاخلال بالالتزام بضمان سلامة المسافر فهو من أخل بهذا الالتزام³ فالمدعى عليه في دعوى المسؤولية هو الناقل الذي تعاقد على نقل الركاب وتعهده بإنجاز عملية النقل بوسائله الخاصة⁴.

وترفع دعوى التعويض الرامية إلى جبر الأضرار اللاحقة بنقل المسافرين بحرا على الناقل وهو ما يعرف بالناقل المتعاقد، ويجوز ان ترفع دعوى المتضرر كذلك على من تولى بالفعل إنجاز النقل أو جزء منه وهو ما يعرف بالناقل الفعلي، وقد يرجع الضرور على أحد تابعي الناقل البحري بالمسؤولية كما يمكنه الرجوع على مجهزة السفينة باعتباره ناقل بحري.

¹هاني دويدار، النقل البحري والجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2008، ص152.

²عبد الوهاب بوضرسة، المرجع السابق، ص 16.

³ووجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 123.

⁴هاني دويدار، النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل وخاصة النقل البحري، المرجع السابق، ص 282

الفصل الثاني: جزء اخلال الناقل بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري

للمسافرين

أولاً: الناقل المتعاقد

هو الناقل الرئيسي أو الناقل الأول الذي أبرم عقد النقل البحري مع المسافر، إذ يبقى مسؤولاً عن الأضرار اللاحقة بنقل المسافر أو الراكب بغض النظر عن قيامه بالنقل شخصياً أو كلف ناقلاً آخر بذلك، ويبقى مسؤولاً عن تنفيذ الاتفاق طوال الرحلة¹

فالناقل المتعاقد باعتباره طرف أساسياً في عقد النقل البحري وعادة ما يكون الناقل الأول أو ما يتولى إصدار تذكرة النقل ويتولى عملية النقل كاملة من نقطة المغادرة إلى نقطة الوصول².

ثانياً: الناقل الفعلي

هو الناقل الذي يعهد إليه الناقل المتعهد للقيام بالنقل البحري أو جزء منه³، حيث نجده لا يسأل من قبل الناقل الرئيسي إلا عن الأضرار والتأخير الذي يحدث للمسافر أثناء الجزء الذي قام بتنفيذه⁴.

وعليه الناقل الفعلي هو الذي يقوم بكل أو جزء من عملية النقل البحري بمقتضى ترخيص من الناقل المتعاقد، وعلى هذا يمكن تمييز المدعى عليه في النقل الذي يقوم به الناقل الفعلي من خلال حالتين¹:

¹ نوال مجدوب، مسؤولية المتدخلين في عملية النقل البحري بواسطة الحاويات، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، كلية الحقوق، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، العدد الثالث، 2020، ص 89، متاح على الموقع الإلكتروني www.asjp.cerist.dz، تاريخ الاطلاع: 20 أبريل 2024، الساعة 12:00.

² حمود محمد عبابنة، أحكام النقل، الطبعة الأولى، دار الثقافة والنشر والتوزيع، الأردن، 2015، ص 388.

³ أحمد مدني، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، كلية الحقوق، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، العدد الثالث، 2019، ص 419، متاح على الموقع الإلكتروني www.asjp.cerist.dz، تاريخ الاطلاع 11 مارس 2004، الساعة 15:19.

⁴ محمد أمين شخي، مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في التسليم في النقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة بين التشريعات والاتفاقيات الدولية، مجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، مخبر القانون البحري و النقل، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، العدد الخامس، 2020، ص 372، متاح على الموقع الإلكتروني www.asjp.ceriste.dz، تاريخ الاطلاع 18 فيفري 2024، ساعة 13:30.

الفصل الثاني: جزاء اخلال الناقل بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري

للمسافرين

أ_ إذا قام الناقل الفعلي بكامل عملية النقل أجاز للمدعى إقامة الدعوى على الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي أو كليهما

ب_ إذا قام الناقل الفعلي بجزء من عملية النقل هنا يجوز للمدعى إقامة الدعوى على كل من الناقل المتعاقد والفعلي ولكن يتحمل الناقل المتعاقد المسؤولية عن كامل الرحلة، والناقل الفعلي عن الجزء الذي قام به.

المطلب الثاني: شروط رفع الدعوى

لم يتضمن القانون البحري الجزائري أحكاما خاصة تتضمن شروط رفع دعوى المسؤولية فإن ذلك يستوجب الرجوع الى القواعد العامة الواردة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية.¹

تنص المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على: " لا يجوز لأي شخص التقاضي ما لم تكن له صفة وله مصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون".

يتضح لنا من خلا هذه المادة أنه يجب على طرفي الدعوى أن يتوافر فيهما شرطان اساسيان ألا وهما الصفة والمصلحة التي يجب ان تكون قائمة ومحتملة ومن هنا سنتناول المصلحة في الفرع الأول والصفة في الفرع الثاني.

الفرع الأول: المصلحة

يقصد بالمصلحة هي المنفعة التي تعود على رافع الدعوى في الحكم له قضائيا على طلباته كلها أو بعضها ،وسبب وجود المصلحة كشرط لقبول الدعوى هي أن المحاكم توجد لفض النزاعات القانونية للمتخاصمين و ليس لإعطاء الاستشارات القانونية، بل لا بد للمدعي من مصلحة فمن دون هذه المصلحة لا يملك المدعي هذا الحق ،فالمصلحة هي الضابط

¹ القانون 09/08 المؤرخ في 25 فيفري 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجريدة الرسمية عدد 21 بتاريخ 23 فيفري 2008 المعدل والمتمم.

الفصل الثاني: جزاء اخلال الناقل بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري

للمسافرين

القانوني لضمان جدية الدعوى وعدم خروجها من الغاية التي يرسمها القانون لها¹. فالمصلحة هي الشرط الأساسي الذي يجب أن يتوفر في الشخص الذي يرغب في رفع الدعوى.

و تعرف المصلحة من جهة أخرى على أنها المنفعة التي يحققها صاحب المطالبة القضائية وقت اللجوء إلى القضاء، هذه المنفعة تشكل الدافع وراء رفع الدعوى والهدف من تحريكها، فلا دعوى من دون مصلحة تنزيها للقضاء².

ولقيام هذه المصلحة لا بد من توافر شروط معينة وهذا ما سنوضحه وفق ما يلي:

أولاً: أن تكون المصلحة قائمة أو محتملة

المصلحة القائمة: أي أن القاضي يتخذ المصلحة التي كانت وقت رفع الدعوى أما إذا كانت هذه المصلحة موجودة يوم رفع الدعوى فإن هذا الخيار يكون غير مقبول.

أما المصلحة المحتملة: فهي التي تستند إلى ضرر أو اعتداء محتمل الوقوع، فالقضاء في بعض الحالات لم يشترط حدوث ضرر وإنما اكتفى باحتمال وقوعه إذا كان هناك دليل على وقوع ضرر³.

ثانياً: أن تكون المصلحة قانونية

ويعني هذا الشرط أن المصلحة التي هي موضوع الدعوى هي للتمسك بحق أو موقف قانوني، أو بمعنى آخر يجب أن تكون مصلحة المدعى مبنية على حق قانوني، أو تهدف إلى الاعتراف بذلك الموقف أو حمايته⁴.

وقد نصت المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على أن تكون المصلحة مشروعة أي محمية قانونياً لا تخالف النظام العام والآداب العامة.

¹ محمد أمين مودع، شروط قبول الدعوى على ضوء تعديل قانون الإجراءات المدنية الجزائري، مجلة صوت القانون، مخبر القانون و العقار جامعة علي لونيبي البلدية، العدد الثاني، 2018، ص 60 متاح على الموقع الإلكتروني www.asjp.cerist.dz، تاريخ الاطلاع : 20 أبريل 2024، الساعة 18:20.

² عبد الرحمان بريارة، قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجزء الأول، الطبعة الخامسة، بيت الأفكار، 2022، ص 90.

³ عبد الرحمان بريارة، المرجع السابق، ص 30.

⁴ عبد العزيز مقولجي، المرجع السابق، ص 114.

الفصل الثاني: جزاء اخلال الناقل بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري

للمسافرين

إذن فالمصلحة شرط لازم وضروري لقبول الدعوى والاستمرار فيها فإذا انعدمت تكون الدعوى غير مقبولة.

الفرع الثاني: الصفة

الصفة هي العلاقة القانونية التي تربط بين الشخص وموضوع النزاع.

أولاً: تعريف الصفة

يقصد بها أن كل شخص يرى نفسه ضحية تصرف معين، له الحق في رفع دعوى قضائية ولا يمكن لغيره أن يرفعها بدله¹.

الصفة هي الحق في المطالبة أمام القضاء، وتقوم الصفة على المصلحة المباشرة والشخصية في التقاضي، كما قد يحدث أن يتدخل طرفاً أثناء سير الخصومة، لم يرد ذكره في عريضة افتتاح الدعوى، سواء بإرادته لأجل تحقيق مصلحة لفائدة المتدخل أو بطلب من أحد وكلاءه طرفي الخصومة².

ثانياً: أنواع الصفة

أولاً: الصفة لدى المدعى

يجب التمييز بين الصفة في الدعوى والصفة في التقاضي، قد يستحيل على صاحب الصفة في الدعوى مباشرتها شخصياً بسبب غير مشروع، وفي هذه الحالة يخول له القانون شخص آخر ليقوم بتمثيله من الناحية الاجرائية كأن يحضر المحامي، نيابة عنه فيقع على القاضي التأكد من صحة هذا التمثيل، ثم يبحث لاحقاً عن مدى توافر الصفة لدى صاحب الحق³.

¹ عبد الرحمان بريارة، المرجع السابق، ص 33.

² عبد العزيز مقبولجي، المرجع السابق، ص 114.

³ محمد أمين مودع، المرجع السابق، ص 143.

الفصل الثاني: جزاء اخلال الناقل بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري للمسافرين

ثانياً: الصفة لدى المدعى عليه

يستلزم توافر شرط الصفة في المدعى وإلا رفضت الدعوى، فلا بد من توافرها أيضاً لدى المدعى عليه، إذ يشترط أن ترفع ضد من يكون معنياً بالخصومة¹.

المطلب الثالث: إجراءات رفع دعوى المسؤولية

إذا حدث ضرر للمسافر سواء أضرار جسدية أو أدى الحادث إلى الوفاة فمن حق المسافر أو ورثته رفع دعوى التعويض على الناقل والتي يشترط فيها القانون مجموعة من الإجراءات التي تتمثل في الإخطار (الفرع الأول)، الصلح (الفرع الثاني)، قيد رفع الدعوى (الفرع الثالث)، التكليف بالحضور (الفرع الرابع).

¹ عبد الرحمان بريارة، المرجع السابق، ص 35.

الفصل الثاني: جزاء اخلال الناقل بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل

البحري للمسافرين

الفرع الأول: الإخطار

قبل أن يقدم المسافر المتضرر من عملية النقل البحري رفع دعوى التعويض ضد الناقل أو ممثليه، يجب عليه القيام بإجراء جوهري يتمثل في إخطار الناقل بالضرر الذي لحق به قبل تقديم الدعوى لتجنب اللجوء إلى المحاكم.

إذا حدث للمسافر إصابة جسيمة يجب عليه ان يبلغ الناقل كتابيا بهذه الإصابة في مدة 15 يوم من تاريخ نزوله من الوسيلة وإذا لم يبلغ المسافر فإنه يعتبر نزل سليما معافى¹ نصت على هذا الشرط المادة 851 من القانون البحري الجزائري على أنه " يجب على المسافر أن يوجه تبليغا كتابيا للناقل أو من يمثله :

أ/في حالة الاصابات الجسمية: خلال خمسة عشر يوما من يوم نزوله من السفينة

ب/في حالة الضرر الظاهر للأمتعة:

_فيما يخص أمتعة الحجرة قبل أو عند نزولها

_فيما يخص كل متاع آخر قبل أو حين التسليم

ج/في حالة فقدان أو الضرر الخفي للأمتعة: خلال خمسة عشر يوم من الإنزال أو التسليم أو التاريخ الذي كان يجب أن يقع فيه التسليم "

لم يحدد القانون الجزائري شكلا معيناً للإخطار إنما اكتفى فقط في أن يكون الإخطار كتابيا ويصل إلى علم الناقل ويتحقق ذلك إذا كان الإخطار بإنذار على يد محضر بكتاب مسجل بعلم الوصول² وحتى يكون للإخطار أثر قانوني أن يتضمن صراحة وجود أضرار جسمية للمسافر أثناء القيام بعملية النقل مع تحديد الإصابة³، فلا يعد إخطارا إذا ما بقي المسافر متحفظا على ما أصبه من ضرر جسماني⁴

¹إيمان فتحي حسن الجميل، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، المرجع السابق، ص 299.

²كمال حمدي، القانون البحري، دون طبعة، منشأة المعارف، مصر، ص 815.

³محمد عبد الفتاح ترك، النقل البحري، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2006، ص 815.

⁴كمال حمدي، المرجع السابق، 815.

الفصل الثاني: جزاء اخلال الناقل بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري للمسافرين

الفرع الثاني: الصلح

الصلح هو اتفاق قانوني بين طرفين أو أكثر على تسوية نزاع قائم.

عرفت المادة 459 من القانون المدني الصلح على أنه "عقد ينهي به الطرفان نزاعاً قائماً أو يتوقيان به نزاعاً محتملاً، وذلك بأن يتنازل كل منهما على وجه التبادل عن حقه "

و قد اشترطت هذا الاجراء المادة 536 مكرر 4 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية المعدل والمتمم بالقانون 13\22¹ التي تنص على انه: "يسبق قيد الدعوى إجراء الصلح يتم بطلب من أحد الخصوم ويقدم إلى رئيس المحكمة التجارية المختصة الذي يعين خلال مدة خمسة 05 أيام بموجب أمر على عريضة أحد القضاة للقيام بإجراء الصلح في أجل لا يتجاوز ثلاثة 03 أشهر ويبلغ طالب الصلح باقي أطراف النزاع بتاريخ جلسة الصلح.

يمكن للقاضي المعين لهذا الغرض الاستعانة بأي شخص يراه مناسباً لمساعدته لإجراء الصلح الذي ينتهي إلى تحرير محضر يوقع من طرف القاضي وأطراف النزاع وأمين الضبط ويخضع إلى القواعد المنصوص عليها بهذا القانون.

في حالة فشل محاولة الصلح ترفع الدعوى أمام المحكمة التجارية المتخصصة بعريضة افتتاح الدعوى طبقاً للقواعد المنصوص عليها في هذا القانون مرفقة، تحت طائلة عدم قبول الدعوى شكلاً، بمحضر عدم الصلح ".

الفرع الثالث: قيد رفع الدعوى

قيد رفع الدعوى هو إجراء قانوني يتضمن تسجيل الدعوى في سجل المحكمة المختصة

لم يقدم المشرع الجزائري تعريفاً لعريضة افتتاح الدعوى ،لكن الفقهاء تمكنوا من استخلاص تعريفها من نصوص المواد القانونية ،من أبرز هذه التعريفات أن عريضة افتتاح الدعوى هي وثيقة مكتوبة إلزامياً وفقاً للقانون ،يجب أن تكون موقعة من المدعي أو وكيله أو محاميه ،ومرفقة بتاريخ ايداعها لدى أمانة المحكمة المختصة ،ترفع الدعوى ضمن نطاق دائرة

¹ القانون رقم 22_13 المؤرخ في 12 يوليو 2022، يعدل القانون 08_09 المؤرخ في 25 فبراير 2008 والمتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجريدة الرسمية العدد 48، المؤرخة في 17 يوليو 2022

الفصل الثاني: جزاء اخلال الناقل بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري للمسافرين

اختصاص المحكمة المعنية ،وتلتزم بالمواعيد والأجال المحددة قانونا ،وفقا لما جاء في نص المادة 14 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.¹

تنص المادة 15 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية أن عريضة الافتتاح تتضمن:
"يجب أن تتضمن عريضة افتتاح الدعوى البيانات الآتية:

1_الجهة القضائية التي ترفع أمامها الدعوى ،

2_اسم ولقب المدعي وموطنه،

3_اسم ولقب وموطن المدعى عليه ،فإن لم يكن له موطن معلوم ،فآخر موطن له

4_الإشارة إلى تسمية وطبيعة الشخص المعنوي ،ومقره الاجتماعي وصفة ممثله القانوني أو الاتفاقي ،

5_عرضا موجزا للوقائع والطلبات والوسائل التي تؤسس عليها الدعوى ،

6_الإشارة، عند الاقتضاء، إلى المستندات والوثائق المؤيدة للدعوى."

الفرع الرابع: التكليف بالحضور

التكليف بالحضور هو ضمانه قانونية والالتزام به يعزز من حقوق الأطراف ويمكنهم من الدفاع عن مصالحهم.

التكليف بالحضور هو إجراء قانوني يتم من خلاله إبلاغ المدعى عليه بضرورة المثول أمام المحكمة للرد على الدعوى المرفوعة ضده، ويتم إعداد التكليف بالحضور وفقا لشكليات محددة تتيح للشخص المستدعى معرفة مضمون الدعوى مما يمكنه من تحضير دفاعه بشكل

¹ محمد أمين مودع، المرجع السابق، ص137.

الفصل الثاني: جزاء اخلال الناقل بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري للمسافرين

مناسب ،هذه الشكاية أقرها القانون، حيث يستدعى من خلالها المدعى عليه للحضور إلى الجلسة وذلك بطلب من المدعي أو من يمثله ويتم ذلك عن طريق محضر قضائي¹.

تنص المادة 18 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية: "يجب أن يتضمن التكاليف بالحضور البيانات الآتية:

- 1_ اسم ولقب المحضر القضائي وعنوانه المهني وختمه وتوقيعه وتاريخ التبليغ الرسمي وساعته
- 2_ اسم ولقب المدعي وموطنه ،
- 3_ اسم ولقب الشخص المكلف بالحضور وموطنه،
- 4_ تسمية وطبيعة الشخص المعنوي ومقره الاجتماعي، وصفة ممثله القانوني أو الاتفاقي.
- 5_ تاريخ أول جلسة.

المطلب الرابع: الجهة المختصة بالفصل في دعوى مسؤولية الناقل البحري للمسافرين

تقوم المحكمة بإثارة قواعد الاختصاص النوعي من تلقاء نفسها و في أي مرحلة كانت عليها الدعوى باعتبارها من النظام العام، اما قواعد الاختصاص الإقليمي فلا تتعلق بالنظام العام و بالتالي لا يمكن للمحكمة التي تنظر الدعوى ان تتصدى للاختصاص الإقليمي من تلقاء نفسها، و عليه نظم المشرع الجزائري الجهات القضائية المختصة بنظر المنازعات المتعلقة بالنقل البحري للمسافرين من خلال القانون البحري الجزائري و ذلك في حالة ما إذا كان النقل داخليا، اما في الحالة التي يكون فيها النقل خارجيا فقد أحال المشرع الجزائري تنظيم هذا الاختصاص للاتفاقيات الدولية²، و منه سنتطرق للاختصاص الإقليمي (الفرع الأول) و الاختصاص النوعي (الفرع الثاني).

¹ سومية حمدان ،تأثير مبدأ الوجاهية على انعقاد الخصومة المدنية ،مجلة البحوث و الدراسات القانونية و السياسية ،المركز الجامعي عبد الله مرسل ، تيبازة، الجزائر، العدد الثاني ،30 جوان 2021،ص 235، متاح على الموقع الإلكتروني

www.asjp.cerist.dz ، تاريخ الاطلاع 21 ماي 2024 ،الساعة 1:00.

² عبد السلام عيشور، مسؤولية الناقل البحري للمسافرين، المرجع السابق، ص219.

الفصل الثاني: جزاء اخلال الناقل بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري للمسافرين

الفرع الاول: الاختصاص الإقليمي

نصت المادة 855 من القانون البحري الجزائري: "ترفع الدعاوى المتولدة عن عقد نقل المسافرين وأمتعتهم أمام الجهات القضائية المختصة وفقا لقواعد القانون العام ، و على الصعيد الدولي وفقا للقواعد المقررة في الاتفاقيات الدولية التي تكون الجزائر طرفا فيها"، و عليه يحيلنا نص المادة لقانون الإجراءات المدنية و الإدارية و الذي قد فصل في الجهات التي تفصل في الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري للمسافرين من خلال المادة 37 التي تنص على: "يؤول الاختصاص الإقليمي 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 ، و في حالة اختيار موطن ، يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار ، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك ."

غير أن الخلاف هنا يتعلق بالمسائل التجارية، ويمارس الناقل نشاطه من خلال شركة، فيحدد الموطن وفقا لنص الفقرة الرابعة من المادة 39 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية التي قضت بأن " في المواد التجارية غير الإفلاس والتسوية القضائية التي وقع في دائرة اختصاصها الوعد، وفي الدعاوى المرفوعة ضد شركة، أمام الجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها أحد فروعها."

و عليه ، يمكن للمسافر المتضرر من عملية النقل البحري أن يرفع دعواه أمام المحكمة التي يقع في دائرتها فرع من فروع شركة النقل البحري، على أن تكون الشركة التابعة هي التي أبرمت عملية عقد النقل البحري للمسافرين ، وإذا تم العقد حيث يقع المركز الرئيسي للشركة يكون الاختصاص لمحكمة تواجد الشركة الأم.¹

اما فيما يخص على الصعيد الدولي فقد تركت اتفاقية بروكسل لعام 1961 المتعلقة بنقل المسافرين بحرا مسألة تحديدها للقواعد الوطنية و عليه فهي نفسها المذكورة سابقا².

¹ عبد السلام عيشور، الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري للمسافرين، المرجع السابق، ص 222.

² المرجع نفسه. ص 223.

الفصل الثاني: جزاء اخلال الناقل بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري للمسافرين

الفرع الثاني: الاختصاص النوعي

يتم تحديد الاختصاص النوعي في منازعات عقد النقل البحري للمسافرين بناء على طبيعة عقد النقل البحري والأطراف المتعاقدة فيه¹، يعتبر عقد النقل البحري تجارياً وبناء على ذلك تعتبر دعاوى المسؤولية الناشئة عنه تجارية بالنسبة للناقل البحري²، وبالرجوع إلى القانون البحري أنه يحيلنا إلى المحكمة المختصة وبصدور القانون 13/22 المعدل لقانون 09/ 08 قانون الإجراءات المدنية والإدارية أصبحت المحكمة التجارية المتخصصة ذات الولاية والاختصاص المانع في المنازعات البحرية طبقاً للفقرة 5 من المادة 536 مكرر من ذات القانون: " تختص المحكمة التجارية المختصة بالنظر في النزاعات المذكورة أدناه... "

_ المنازعات البحرية والنقل الجوي ومنازعات التأمينات المتعلقة بالنشاط التجاري. "

وتجدر الإشارة في الأخير إلى أن دعوى مسؤولية الناقل لبحري للمسافرين مقيدة بأجل محدد نصت عليه المادة 853 من القانون البحري الجزائري: "تخضع الدعاوى المتعلقة بالتعويض عن الضرر والنتيجة عن وفاة أحد المسافرين أو الإصابات الجسمية أو فقدان الأمتعة أو ضرر لحق بها، لتقادم مدته سنتان.

ويوقف هذا التقادم أو ينقطع وفقاً لأحكام القانون العام. "

أما فيما يخص حساب مدة التقادم فقد نصت عليه المادة 854 من القانون البحري الجزائري: "يسري مفعول التقادم كما يلي:

أ_ في حالة الإصابات الجسمية، ابتداء من تاريخ نزول الراكب،

ب_ في حالة الوفاة الحاصلة خلال النقل، ابتداء من اليوم المفترض لنزول الراكب،

¹ شهرزاد بن الصغير، منازعات النقل البحري بين إشكالية تحديد صفة التقاضي و تنوع الجهات القضائية، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، الجزائر، العدد السادس، 2018 ص 258 متاح على الموقع الإلكتروني www.asjp.Cerist.dz تاريخ الاطلاع: 01ماي 2024، الساعة 12:20.

²مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية، مصر، 2006ص348.

الفصل الثاني: جزاء اخلال الناقل بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل

البحري للمسافرين

ج_ في حالة الاصابات الجسمانية الواقعة خلال النقل والتي يتوفى على أثرها المسافر بعد نزوله من السفينة، ابتداء من يوم الوفاة، ولا يمكن أن تزيد هذه المدة عن ثلاث سنوات اعتبارا من يوم نزوله من السفينة.

د_ في حالة فقدان الأمتعة أو إلحاق الضرر، اعتبارا من يوم التفريغ، وفي حالة فقدان الكلي للسفينة، اعتبارا من اليوم المفترض للتفريغ.

الفصل الثاني: جزاء اخلال الناقل بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل

البحري للمسافرين

ملخص الفصل:

ختاماً لهذا الفصل يمكننا القول إن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري للمسافرين يقيم مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافرين أثناء عملية النقل وينصرف مفهوم الضرر هنا إلى الأضرار البدنية من إصابات جسمية التي ترتب نفقات يلزم الناقل بتعويضها بالإضافة إلى حالة وفاة المسافرين، يمكن للناقل الإعفاء من المسؤولية إثباته أن سبب الضرر أجنبي كحالات خطأ الغير، القوة القاهرة، خطأ المسافر....

فمسؤولية الناقل البحري عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة تعتبر من أهم المسائل التي يتم مناقشتها أمام القضاء حيث يمكن للمتضررين (المسافر) أو ورثتهم الحصول على تعويضات من خلال رفع دعوى الإخلال بالمسؤولية ضد الناقل في الجهات القضائية المختصة وقبل ذلك يقوم المدعى أو ورثته بإبلاغ الناقل كتابياً.

والأصل في التعويض يكون وفق الضرر الحاصل وتخضع الدعاوى المتعلقة بالتعويض عن الضرر المؤدي إلى الإصابات أو الوفاة بمرور سنتين وفقاً للأحكام العامة.

الخاتمة

من خلال دراستنا لموضوع الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري للمسافرين نجد أن المشرع الجزائري قد وفق إلى حد ما في توفير الحماية اللازمة لضمان سلامة المسافر وسلامته الجسدية.

كما توصلنا أيضا إلى أن الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري للمسافرين رغم وجوده في القانون إلا أنه بقي خاضعا في العديد من الأمور للسلطة التقديرية للقاضي وهذا ما يدفعنا إلى القول إنه عرضة للتطور أكثر في المستقبل بما يضمن حقوق المسافر وورثته كطرف ضعيف في العقد.

كما تبين لنا أيضا أن المشرع الجزائري لم يتطرق كثيرا للالتزام بضمان السلامة من حيث تعريفه ونشأته وإنما ركز على حالات قيام وإعفاء الناقل من المسؤولية.

ورغم تنظيم المشرع الجزائري للالتزام بضمان السلامة إلا أن هناك عدة نقائص نورد أهمها:

- أن هناك نقص في التدابير التي وضعها المشرع لضمان سلامة المسافر.
- قلة القوانين أو اللوائح التي تضمن حقوق المسافرين وتحمي سلامتهم خلال الرحلة البحرية.
- نظرا لوجود نقائص لهذا الموضوع فنقتراح على المشرع بعض التوصيات تتمثل في:
 - يتوجب على المشرع الجزائري النظر في خصوص الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري للمسافرين من ناحية مفهومه القانوني.
 - تحسيس وتوعية المسافرين من خلال الرحلة البحرية عند حدوث حالة طوارئ عن طريق وسائل مسموعة ومرئية للركاب.

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: قائمة المصادر

أ. الاتفاقيات:

1. الاتفاقية الدولية الخاصة بتسيير حركة الملاحة البحرية الدولية في 09 أبريل 1965 بلندن والتي دخلت حيز التنفيذ في 05 مارس 1967، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 83 / 531 المؤرخ في 19 سبتمبر 1983 المتضمن الانضمام للاتفاقية الجريدة الرسمية العدد 39 لسنة 1983.

ب. التشريع العادي:

1. الأمر 58/75، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني، الجريدة الرسمية العدد 78 المؤرخة في 30 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم.

2. الأمر 59/75، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري، الجريدة الرسمية العدد 101 المؤرخة في 19 ديسمبر 1975، المعدل والمتمم.

3. الأمر رقم 76-80، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية العدد 29 المؤرخة في 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم.

4. القانون 09/08 المؤرخ في 25 فيفري 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجريدة الرسمية، العدد 21 المؤرخة في 23_04_2008، المعدل والمتمم.

5. القانون رقم 22_13 المؤرخ في 12 يوليو 2022، يعدل القانون 08_09 المؤرخ في 25 فبراير 2008 والمتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجريدة الرسمية العدد 48، المؤرخة في 17 يوليو 2022.

ثانياً: قائمة المراجع

أ. الكتب:

1. أحمد شوقي محمد عبد الرحمان، النظرية العامة للالتزام (العقد الإرادة المنفردة)، في الفقه وقضاء النقض المصري والفرنسي، دون طبعة، منشأة المعارف، مصر، 2004.

2. أسعد دياب، ضمان عيوب المبيع الخفية، دراسة مقارنة، الطبعة الثالثة، اقرأ، لبنان، 1983.
3. أمجد محمد منصور، المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن الجمادات (دراسة مقارنة)، الدار العلمية الدولية، الطبعة الأولى دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2002.
4. أمير خالد عدلي، النقل البري: قواعد وأحكام في ضوء قانون التجارة الجديد والمستحدث من محكمة النقض والدستورية العليا، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006.
5. إيمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في النقل البحري في التشريع الوطني والاتفاقيات الدولية، دراسة مقارنة، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2009.
6. حمزة قتال، مصادر الالتزام، المسؤولية التقصيرية الفعل المستحق للتعويض، دون طبعة، دار هومه للنشر والتوزيع، الجزائر، 2008.
7. سمير جميل حسن الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، الطبعة الأولى، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2001.
8. عبد الرحمان بربارة، قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجزء الأول، الطبعة الخامسة، بيت الأفكار، 2022.
9. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، الطبعة الأولى، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، مصر، 2011.
10. عبد القادر أقصاصي، الالتزام بضمان السلامة في العقود، الطبعة الأولى، دار المفكر الجامعي، مصر، 2010.
11. عبد الوهاب بوضرسة، الشروط العامة والخاصة لقبول الدعوى بين النظري والتطبيقي دون طبعة، دار هومه، الجزائر، 2006.
12. العربي بلحاج، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، الطبعة الرابعة، الجزء الأول التصرف القانوني _العقد والإرادة المنفردة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005.
13. العربي بلحاج، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري الجزء الثاني الطبعة الخامسة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005.
14. العربي بوكعبان، الوافي في القانون البحري "مفهوم القانون البحري، مجال الملاحة البحرية وصورها السفينة، التأمين على السفينة، الحوادث البحرية، الاستغلال البحري،

قائمة المصادر والمراجع

- مسؤولية مالك السفينة ومجهزها، البيوع البحرية"، دون طبعة، دار هومه للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2020.
15. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دون طبعة، دار النهضة العربية الإسكندرية، 1992.
16. فايد، عابد فايد عبد الفتاح، الالتزام بضمان السلامة في العقود السياحية في ضوء قواعد حماية المستهلك، دراسة مقارنة، دون طبعة، دار النشر الكتب القانونية دار شتات للنشر والبرمجيات، مصر، 2010.
17. كمال حمدي، السفينة اشخاص الملاحة البحرية، الاستغلال، السفينة (ايجار السفينة نقل البضائع والأشخاص، القطر، الإرشاد)، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، دون سنة نشر.
18. كمال حمدي، القانون البحري، دون طبعة، منشأة المعارف، مصر، 2006.
19. محمد بن أبي بكر الرازي، مختار الصحاح، دون طبعة، مكتب لبنان بيروت، 1995.
20. محمد بن مكرم بن منظور، لسان العرب، الطبعة الأولى، دار المعارف بيروت، دون سنة نشر.
21. محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، الطبعة الأولى، دار الحداثة للنشر والتوزيع، لبنان 2004.
22. محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2006.
23. محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، الطبعة الأولى، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، 2012.
24. محمد وحيد محمد علي، الالتزام بضمان السلامة، جامعة الحلوان، دون طبعة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2001.
25. محمود جمال الدين زكي، الوجيز في النظرية العامة للالتزامات، مشكلة المسؤولية المدنية، الجزء الأول، دون طبعة، مطبعة جامعة القاهرة، مصر، 1978.
26. محمود محمد عابنة، أحكام عقد النقل: النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي، دون طبعة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2015.
27. مريم تيانتي، حقوق مستهلكي خدمة النقل البحري للأشخاص، الطبعة الأولى، ألفا للنشر والتوزيع، الجزائر، 2023.

قائمة المصادر والمراجع

28. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دون طبعة، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية، مصر، دون سنة النشر.
29. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، دون طبعة، دار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1996.
30. هاني دويدار، النقل البحري والجوي، دون طبعة، منشورات الحلبي الحقوقية، سوريا، 2002.
31. وجدي عبد الواحد علي، التعويض عن الاخلال بالالتزام بضمان سلامة الركاب أو المسافرين، الطبعة الأولى، شركة ناس للطباعة، مصر، 2004.

ب. الأطروحات والمذكرات:

1 أطروحات:

1. إيمان فتحي حسن الجميل، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، أطروحة دكتوراه، تخصص القانون التجاري البحري، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، 2015، ص 28.
2. حياة بن عيسى، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2014/2015.
3. دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون خاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2009 / 2010.
4. رضوان قرواش، الضمانات القانونية لحماية أمن وسلامة المستهلك، أطروحة دكتوراه في الحقوق، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة الجزائر بن يوسف بن خدة، 2012 / 2013.
5. عبد السلام عيشور، مسؤولية الناقل البحري للمسافرين، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون الاعمال، كلية الحقوق، جامعة 20 أوث 1955 سكيكدة، 2023.
6. نور الدين بلغازي، الحماية القانونية للمسافر عن طريق البحر أطروحة دكتوراه، تخصص القانونيون البحري والنقل، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، 2019.

7. محمد سليمان فلاح الرشيدى، نظرية الالتزام بضمان السلامة في إطار تطور المسؤولية العقدية، دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة عين الشمس، 1998.

2- مذكرات :

1. زين محمد زوم قعيل، دور الجهات المسؤولة عن معاينة السفن وسلامة الملاحة وحماية البيئة البحرية بالتطبيق على الجمهورية اليمنية، مذكرة ماجستير، تخصص معانيات الهندسة البحرية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.
2. سامي بلعابد، ضمان المحترف لعيوب المنتجات، مذكرة ماجستير، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة منتوري، قسنطينة الجزائر 2005.
3. سهام المر، التزام المنتج بالسلامة، دراسة مقارنة، مذكرة ماجستير، تخصص: قانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2008 / 2009.
4. ليندة سلامي، الالتزام بضمان السلامة في العقد البري للأشخاص، مذكرة ماجستير، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة أمحمد بوقرة، بومرداس، 2017.

ت. المقالات:

1. أحمد مدني، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثالث، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، 2020.
2. أحمد موافي بناني، الالتزام بضمان السلامة : مفهوم، مضمون، أساس المسؤولية، مجلة المفكر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، العدد العاشر، 2014.
3. أمل كاظم سعود، محمد علي صاحب، الالتزام بضمان السلامة في عقود السياحة (دراسة مقارنة) مجلة العلوم القانونية والسياسية، كلية القانون والعلوم السياسية جامعة الانبار العراق، العدد السابع، 2010.

4. سليمة بوزيد، الالتزام بضمان السلامة وطبيعته الخاصة، مجلة البحوث والعقود وقانون الأعمال، جامعة الحقوق، جامعة باتنة 1 الحاج لخضر، العدد السادس، 2019.
5. سومية حمدان، تأثير مبدأ الوجاهية على انعقاد الخصومة المدنية، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، المركز الجامعي عبد الله مرسللي، تيبازة، الجزائر، العدد الثاني، 2021.
6. شهرزاد بن الصغير، منازعات النقل البحري بين إشكالية تحديد صفة التقاضي وتنوع الجهات القضائية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، الجزائر، العدد السادس، 2018.
7. عبد الرحيم أوسهلة، ماهية عقد النقل البحري للمسافرين وحدود مسؤولية الناقل فيه، مجلة المستقبل للدراسات القانونية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة سيدي بلعباس، الجزائر، العدد السادس، 2017.
8. عبد السلام عيشور، الالتزام بالسلامة في النقل البحري للمسافرين، مجلة العلوم الإنسانية، كلية الحقوق، جامعة منثوري قسنطينة 1، المجلد 32، العدد الثاني، 2021.
9. عبد القادر منهوج، خصوصية أجرة السفر في النقل البحري للمسافرين، المركز أحمد زبانه، غليزان، العدد السابع، 2016.
10. محمد أمين شيخي، مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في التسليم في النقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة بين التشريعات والاتفاقيات الدولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، العدد الخامس، 2020.
11. محمد أمين مودع، شروط قبول الدعوى على ضوء تعديل قانون الإجراءات المدنية الجزائري، مجلة صوت القانون، مخبر القانون والعقار، جامعة علي لونيبي البلدية، الجزائر، العدد الثاني، 2018.
12. ندى عبد الكاظم حسين، القوة القاهرة المؤقتة وأثرها في تنفيذ العقد، دراسة مقارنة، مجلة الحقيقة للعلوم الاجتماعية والإنسانية، جامعة أحمد دراية، أدرار، العدد الأول، 2023.

قائمة المصادر والمراجع

13. نوال مجدوب مسؤولية المتدخلين في عملية النقل البحري بواسطة الحاويات، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، العدد الثالث، 2020.

14. نور الدين بلغازي، الركاب المتسللين على متن السفن البحرية التجارية، دراسة مقارنة على ضوء القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة معالم للدراسات القانونية والسياسية، المركز الجامعي، تندوف، الجزائر، 2017.

ث. المحاضرات:

1. الشريف وكواك، محاضرات في القانون البحري موجهة لطلبة السنة الثالثة ليسانس قانون خاص، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الشهيد لخضر الوادي، الجزائر .

فهرس المحتويات

1	مقدمة
7	الفصل الأول: مضمون الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري للمسافرين
9	المبحث الأول: مفهوم الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري للمسافرين
9	المطلب الأول: تعريف الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري للمسافرين
9	الفرع الأول: تعريف الالتزام
9	أولاً: تعريف الالتزام لغة:
10	ثانياً: تعريف الالتزام اصطلاحاً:
10	الفرع الثاني: تعريف الضمان
10	أولاً: تعريف الضمان لغة
10	ثانياً: تعريف الضمان اصطلاحاً
11	الفرع الثالث: تعريف السلامة
11	أولاً: تعريف السلامة لغة
11	ثانياً: تعريف السلامة اصطلاحاً
12	المطلب الثاني: نشأة وتطور الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري للمسافرين
13	الفرع الأول: مرحلة تطبيق القضاء الفرنسي لقواعد المسؤولية التقصيرية:
15	الفرع الثاني: مرحلة تطبيق القضاء الفرنسي للمسؤولية العقدية:
18	المبحث الثاني: الشروط والتدابير اللازمة لضمان السلامة في عقد النقل البحري للمسافرين
18	المطلب الأول: شروط تطبيق الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري للمسافرين
18	الفرع الأول: وجود عقد النقل
20	الفرع الثاني: دفع الأجرة
23	الفرع الثالث: إصابة المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل
24	المطلب الثاني: التدابير اللازمة لضمان سلامة المسافر
24	الفرع الأول: شهادات السفن كإثبات لتدعيم السلامة البحرية:
25	أولاً: شهادات الملاحة

26	ثانيا: شهادات السلامة.....
27	الفرع الثاني: الخدمات الصحية على متن سفن نقل المسافرين.....
28	الفرع الثالث: الجهات المسؤولة عن رقابة سفن نقل المسافرين.....
28	أولا: رقابة دولة العلم على سفن نقل المسافرين.....
28	ثانيا : رقابة دولة الميناء على سفن نقل المسافرين.....
29	ملخص الفصل:
30	الفصل الثاني: جزء اخلا الناقل بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البحري للمسافرين.....
32	المبحث الأول: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري للمسافرين وحالات الإعفاء منها.....
32	المطلب الأول: صور قيام مسؤولية الناقل البحري للمسافرين.....
34	المطلب الثاني: حالات إعفاء الناقل البحري للمسافرين من المسؤولية.....
34	الفرع الأول: خطأ الغير.....
36	الفرع الثاني : القوة القاهرة.....
38	الفرع الثالث : خطأ المسافر.....
38	المبحث الثاني :دعوى مسؤولية الناقل البحري للمسافرين.....
39	المطلب الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للمسافرين.....
39	الفرع الأول: المدعي.....
40	أولا: المسافر.....
40	ثانيا: ورثة المسافر.....
41	الفرع الثاني: المدعى عليه.....
42	أولا: الناقل المتعاقد.....
42	ثانيا: الناقل الفعلي.....
43	المطلب الثاني : شروط رفع الدعوى.....
43	الفرع الأول : المصلحة.....
44	أولا: أن تكون المصلحة قائمة أو محتملة.....

44	ثانيا: أن تكون المصلحة قانونية.....
45	الفرع الثاني : الصفة
45	أولا: تعريف الصفة
45	ثانيا: أنواع الصفة
46	المطلب الثالث :إجراءات رفع دعوى المسؤولية.....
47	الفرع الأول : الإخطار
48	الفرع الثاني: الصلح
48	الفرع الثالث: قيد رفع الدعوى
49	الفرع الرابع : التكليف بالحضور.....
50	المطلب الرابع: الجهة المختصة بالفصل في دعوى مسؤولية الناقل البحري للمسافرين.....
51	الفرع الاول : الاختصاص الإقليمي.....
52	الفرع الثاني: الاختصاص النوعي.....
54	ملخص الفصل
55	الخاتمة
57	قائمة المصادر والمراجع
65	فهرس المحتويات.....