

جامعة وهران كلية الحقوق



الإلتزام بضمان سلامة الركاب في عقد النقل البحري. مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري

إشراف الأستاذة:

زعنون فتيحة

من إعداد الطالب:

ميراد براهيم

أعضاء لجنة المناقشة:

رئيسا
مشرفا ومقررا
عضوا مناقشا
عضوا مناقشا

جامعة وهران
جامعة وهران
جامعة وهران
جامعة وهران

مروان محمد
زعنون فتيحة
بوخاتمي فاطمة الزهراء
العربي الشحط عبد القادر

السنة الجامعية: 2011-2012

اهداء

إلى والدي الكريمين
إلى إخوتي وأخواتي الأعزاء
إلى كل هؤلاء أهري هذا العمل المتواضع.

تشكرات

الحمد لله رب العالمين الذي مكنتني من إتمام هذه المذكرة لا شيء يجري في ملكه إلا بمشيئته جل شأنه. "إِنَّمَا أَمْرُهُ إِذَا أَرَادَ شَيْئًا أَنْ يَقُولَ لَهُ كُنْ فَيَكُونُ"، فالحمد لله في الأول والحمد لله في الآخر.

أتوجه بالشكر الجزيل مع أسمى معاني الإحترام و التقدير إلى الأستاذة المحترمة السيدة زعنون فتيحة وكذلك الأستاذة بوخاتمي فاطمة الزهراء على مساعرتيها و نصائحيهما القيمة و توجيهاتهما في إثراء هذه المذكرة وتقريسيهما للمعلومات اللازمة في تحقيق هذا العمل.

و كل من ساعدنا من قريب أو من بعيد في إنجاز هذا العمل. وفي ختام كلمتي هذه للأوعي أن عملي هذا قد خلا من عيب، فالكمال لله وحده وهو فوق كل ذي علم عليم، وأسأل الله التوفيق الهادية كما أرجوه سبحانه وتعالى خير جزاء.

الكلمات المفتاحية:

عقد النقل البحري للأشخاص، الإلتزام بضمان سلامة الركاب، المسؤولية عن الإخلال بالالتزام السلامة، مسؤولية الناقل عن وفاة المسافر، مسؤولية الناقل عن الأضرار البدنية، إنتفاء مسؤولية الناقل البحري، المسؤولية المحدودة للناقل البحري، التشديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري، تقادم دعوى المسؤولية، التأمين من المسؤولية.

ملخص موضوع البحث:

يعد قطاع النقل من القطاعات الحيوية وعصب التنمية في جميع الدول، وهو أحد القوى الدافعة الرئيسية للنمو الاقتصادي.

والسؤال الذي يطرح هو: كيف نشأ الإلتزام بضمان السلامة؟ وهل هذا الإلتزام قائم على أحكام المسؤولية العقدية كالتزام عقدي، أم يخضع في حالات أخرى لأحكام المسؤولية التقصيرية؟.

التزام الناقل بضمان سلامة الركاب، يعني أنه يكون ملتزماً بتوصيل الراكب إلى المكان المتفق عليه سليماً معافاً، ويوجد هذا الإلتزام مصدره في عقد النقل. ويعد الناقل مسؤولاً عن الضرر المؤدي للوفاة والإصابات الجسدية للراكب وكذلك الضرر المسبب لأمتعته متى كان الفعل المولد للضرر قد وقع خلال عملية النقل إن المسؤولية المدنية عن هذه الحوادث لا زالت محل تطور في الفقه و القضاء و هو ما يفتح آفاقاً واسعة أمام تطورها في المستقبل.

قائمة المختصرات

1- باللغة العربية:

- ق.ب.ج: القانون البحري الجزائري.
- ق.م.ج: القانون المدني الجزائري.
- ق.ت.ج : القانون التجاري الجزائري.
- ق.م.ف: القانون المدني الفرنسي.
- المواد 1- 3 مثلا: من المادة 1 إلى المادة 3.
- المادة 1/1 مثلا: الفقرة 1 من المادة 1.
- ج.ر: الجريدة الرسمية.
- ج : الجزء.
- د.ت: دون تاريخ.
- د.م.ج : ديوان المطبوعات الجامعية.
- و.ح.س.خ : وحدة حقوق السحب الخاصة.
- ط : الطبعة.
- م : المجلد.
- ن : نشرة القضاة.
- ص : الصفحة.

Listes des abréviations

- Art. : Article.
- Aff. : Affaire.
- C.A. : Cour d'appel.
- Cass. Civ. : Arrêts de la chambre civile de la cour de cassation.
- D. : Dalloz.
- D.T.S : Unité de Droits de Tirage Spéciaux.
- D.M.F : Droit Maritime Français.
- Ed. : édition.
- L.G.D.J. : Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence.
- O.P.U : Office des Publications Universitaires.
- Obs. : Observation.
- P : Page.
- Rapp : Rapport.
- Rec. : Recueil
- Somm. : Sommaire.
- Trib : Tribunal.
- T.G.I. : Tribunal de Grande Instance.
- Univ. : Université.
- V. : Voir.
- Op.Cit. : Ouvrage Précité.
- Gaz.Pal. : Gazette du Palais.
- Ibid : Au même endroit.

المقدمة

يعد قطاع النقل من القطاعات الحيوية و عصب التنمية في جميع الدول، و هو أحد القوى الدافعة الرئيسية للنمو الاقتصادي.

هذا ويحتل النقل البحري المكانة الأولى في وسائل النقل المختلفة من حيث الحجم الضخم من البضائع و الأعداد الكبيرة من الأفراد المنقولة بحرا حيث يؤدي ميناء الجزائر أكثر من 80% من النقل البحري للمسافرين، وتعرف حركة النقل بين ميناء الجزائر و مرسليليا حركة نقل نشطة بما يعادل 400 ألف مسافرا سنويا ويكون السفر بينهما كل يومين على الأقل وتدوم الرحلة البحرية 20 ساعة تقريبا⁽¹⁾.

وسواء تعلق الأمر بمسؤولية الناقل البحري أو الناقل الجوي أو البري فإن المسؤولية تظل حقا خصبا بين التشديد أو التخفيف منها، ليس فقط من خلال نظام تحديد المسؤولية بل أيضا باستعمال النظم والطرق التي تحدد أساسها، فبينما يرى البعض أن المسؤولية العقدية تتفق مع المسؤولية التقصيرية في أنها مصدر الالتزام بالتعويض، يرى آخرون أنها جزء الإخلال بالتزام سابق. وبذلك فإن عدم تنفيذ المدين لالتزامه العقدي كليا أو جزئيا، يترتب عليه نشوء التزام جديد في ذمته يحل محله، كله أو جزء منه، بتعويض الدائن عن الضرر الذي لحقه نتيجة الإخلال به، وكذلك تتفق المسؤولية التقصيرية مع المسؤولية العقدية من حيث أنهما جزء الإخلال بالتزام سابق، إلا أنهما يختلفان من حيث أن أساس المسؤولية التقصيرية هو الخطأ، أما العقدية فأساسها نكوث المدين عن تنفيذ التزامه التعاقدى بفعله ولو لم ينسب إليه خطأ ما فتقوم مسؤوليته بمجرد عدم تنفيذ الإلتزام العقدي.

ولقد كان النقل البحري في العصر القديم يقوم على أساس أن السبب الأجنبي هو الوحيد الذي يعفي الناقل من المسؤولية، حيث كان يعفي الناقل إذا تعرضت السفينة لإعتداء قراصنة البحر. ولقد تأكدت هذه القاعدة في المسؤولية بتوقيع اتفاقية بروكسل الموقعة في 25 أوت 1924⁽²⁾.

¹⁾ Fatima Zohra Mohammed Chérif, l'activité portuaire et maritime de l'algérie : problème et perspectives, office des publications universitaires, Alger, 2004, p.34,35 et 134,135.

²⁾ عبد الرافع موسى، مدى الشدة في أساس مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص، دار النهضة العربية، القاهرة، 1996، ص 1-4.

المقدمة

كما أن متابعتنا لتاريخ المسؤولية في مجالات النقل الثلاث البري، البحري والجوي تجعلنا نقول: حتى وإن لحق المسؤولية بعض من التطور، إلا أن أساسها القانوني يتجه إلى الوحدة سواء كان هذا التوحيد من خلال المؤتمرات الدولية أو من خلال الإتفاقيات الخاصة وكذلك بعض القوانين الوطنية.

وقوانين النقل عموماً لا تخرج في مجملها عن نظامين للمسؤولية:

الأول وهو نظام المسؤولية الذي يقوم على الإعتبار الشخصي بمعنى أن الإلتزام بالتعويض عن عدم تنفيذ الإلتزام يستند على إثبات خطأ الناقل. ويلاحظ أن الخطأ يجب ألا يختلط بما يسمى بعدم تنفيذ الإلتزام، لأن هذا الأخير هو عمل موضوعي ومستقل عن الشخص ذاته، بمعنى إثبات أن الإلتزام لم يتم تنفيذه دون البحث عن سبب التنفيذ من عدمه، أما الخطأ فيفترض أن هناك حداً أدنى منه تسبب في عدم التنفيذ يعود إلى شخص معين وهو المدين، ومن ثم فإن المسؤولية العقدية عن الخطأ في التنفيذ تستلزم قيام شرطين: عدم تنفيذ الإلتزام من ناحية، وخطأ المدين من ناحية أخرى. ويعرف الخطأ العقدي بأنه عدم تنفيذ التزام بفعل من يقع عليه الإلتزام والمعيار في ذلك هو الرجل العادي.

والثاني وهو المذهب الموضوعي، فإن المسؤولية تقوم في حق من لم ينفذ التزامه بصرف النظر عن الخطأ ونسبته إلى مصدره، لأن المدين مسؤول بقوة القانون، أو ما يسميه جانب من الفقه قرينة المسؤولية، وآخرون يسمونه المسؤولية الموضوعية أو التعبير الذي استعملته من قبل قوانين النقل ضمان المسؤولية.

وقد نزل المسؤولية مطلقة وقد يتم تحديدها، بصرف النظر عن طبيعتها أو أساسها. فالمدين الذي يقع على كاهله المسؤولية المفترضة يعرف أن لهذه المسؤولية سقف لا تتعداه اتفاقاً أو قانوناً.

المقدمة

هذا المنهج للمدرسة الموضوعية يجعل من الناقل ل مسؤولاً بمجرد عدم تنفيذ التزامه المحدد بداءة، ومن ثم فهو ملزم بإصلاح الضرر الذي تمخض عن عدم التنفيذ، ولا مكان في هذا المنهج لما يسمى بالخطأ⁽¹⁾.

وبالنظر إلى النظام الأول للمسؤولية و النظام الثاني المتمثل في المسؤولية بقوة القانون، نجد أن أغلب تشريعات النقل تميل إلى هذا الأخير، وخاصة في الإتفاقيات الدولية الحديثة، حيث بدأت الإتجاهات الفقهية الحديثة التي تستبعد الخطأ من دائرة هذه المسؤولية تأخذ مكاناً ظاهراً في ميدان فقه المسؤولية، لهذا وجدنا الناقل يصبح ضامناً للضرر الناتج عن عدم التنفيذ، ولكن في استطاعته أن يعفي نفسه من هذا العبء بإثباته أن الضرر يعود إلى سبب أجنبي كالقوة القاهرة.

إلا أن هذا الاتجاه لم يقف حائلاً دون أن يتبنى جانب كبير في فقه القانون البحري أساس المسؤولية المبني على الخطأ، رغم أن التشريعات البحرية القديمة كانت قد تبنت المسؤولية على أساس من القرينة المفترضة للمسؤولية.

هذه الطبيعة الموضوعية التي نحت إليها أسس المسؤولية تعود أولاً وأخيراً إلى الإتجاهات الحديثة في المعاهدات الدولية التي أخذت بمبدأ المسؤولية المفترضة مع وضع بعض الحالات المستثناة، هذه الحالات تقوم على أسباب موضوعية أيضاً للضرر الذي يعفى منه الناقل في مثل هذه الحالات فقط، وما عدا ذلك يظل مسؤولاً على أساس من المسؤولية المفترضة و التلقائية، دون أدنى ذكر لخطأ من قبل الناقل.

هذا النظام الجديد في مسؤولية الناقل بصفة عامة بدأ تاريخياً باتفاقية بون في 14 أكتوبر 1890، تلك التي تتعلق بمسؤولية الناقل البري بالسكك الحديدية، ثم شمل بعد ذلك الإتفاقيات البحرية (اتفاقية بروكسل في 25 أوت 1924، اتفاقية جنيف في 19 ماي 1956 وأيضاً الإتفاقيات الدولية الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي بداء من اتفاقية وارسو 1929 وكذلك بروتوكول جواتيمالا سيتي ومونتريال الرابع.

⁽¹⁾ أمجد محمد منصور، المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن الجمادات، الطبعة الأولى، بدون اسم الناشر، الأردن، 2002، ص 134-135.

المقدمة

هذا النظام الخاص بالمسؤولية قد تضمن أيضا بعض القواعد التي تهدف إلى التخفيف عن الناقل، من ذلك مبدأ تحديد المسؤولية وخاصة في مجال النقل البحري و الجوي، وكذلك بعض القواعد الخاصة بتحريك دعوى المسؤولية وذلك بأن وضعت حدا زمنيا لتحريك مثل هذه الدعوى.

ومع ذلك فإنه بالرغم من أن هذا النظام الجديد قد أبتعد كثيرا عن مضمون فكرة الخطأ إلا أن بعض القواعد المتفرعة عنه مثل الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها قد أخذ بفكرة الخطأ كأساس لتطبيق الإعفاء أو تحديد المسؤولية⁽¹⁾.

ولكن هل يعني ذلك أن مضمون فكرة الخطأ قد استبعدت عملا عن أساس المسؤولية. إن القوانين الحديثة رغم بعدها في بعض النصوص نجد أنها في الكثير منها قد اقتربت كثيرا من فكرة الخطأ، يؤيد ذلك أحكام القضاء التي لم يغب عنها أبدا مضمون فكرة الخطأ سواء فيما يتعلق بالمسؤولية ذاتها أو بتحديدتها أو الإعفاء منها. و يظل التزام الناقل قائما حتى تمام تنفيذ مضمونه الكامل، لذلك فإن الناقل لا تتعدد مسؤوليته إلا إذا ثبت أنه تقاعس عن تنفيذ ذاك الإلتزام والذي يمكن أن نسميه بالخطأ في التنفيذ، ويظل ضامنا لذلك حتى تمامه.

ومن الناحية التشريعية، نجد أن الناقل سواء كان الناقل بالبحر أو الجو أو البر ضامنا لسلامة التنفيذ ومسؤولا بقوة القانون عن وصول البضاعة سالمة دون تأخير، وبحالتها التي تسلمها بها ساعة بداية عقد النقل، وكذلك الحال فيما يتعلق بضمان سلامة الوصول الذي هو عصب مسؤولية الناقل.

أما من الناحية العملية، نجد أن هذا الضمان يترجم إلى تعويضات يدفعها الناقل إلى المتعاقدين معه في عقد النقل، هذه التعويضات تكون عادة حصيلة عقود تأمين يجريها الناقل ضد مخاطر النقل. كما أن الإعفاء من المسؤولية أو الحد منها لا يتأتى إلا من خلال الإجابة على السؤال التالي: هل ارتكب الناقل خطأ حتى يمكن معرفة مدى إعفائه من المسؤولية وبمعنى آخر ما هي أسس هذه المسؤولية الموضوعية؟.

⁽¹⁾ عبد الرافع موسى، المرجع السابق، ص 10-11.

أما إذا انتقلنا إلى حالات إعفاء الناقل، فإن بحثها سيقتضي الانتقال من أسس المسؤولية الموضوعية إلى أسس المسؤولية الشخصية، لأن معيار الخطأ هو شخصي بالدرجة الأولى، حيث يتعين إثبات أحد الأمرين إما السبب الأجنبي بإثبات أن الخطأ يعود إلى شخص أجنبي عن عقد النقل، أو أن الناقل لم يرتكب خطأ، ومن ثم ننتهي إلى عدم مسؤوليته.

إن النصوص التي تحكم مسؤولية الناقل رغم أنها تأخذ جميعها بالأساس الموضوعي للمسؤولية، إلا أنها في مجملها لم تترك فكرة الخطأ جانبا كما سبق البيان، بل أن هذه الفكرة وردت لأكثر من مرة في نصوص متفرقة. فنجد أن الناقل يعفى من المسؤولية إذا لم يرتكب خطأ أو أنه بذل الهمة و اليقظة الكافية، وتختلف درجات الإعفاء حسب كل حالة على حدة . وتتوقف نتيجة إعفاء الناقل من المسؤولية على مدى هذه المسؤولية، فمنها ما يقوم على الخطأ المفترض، للتخلص من هذا العبء يتعي ن على الناقل في مثل هذه الحالة أن يدفعها بأنه لم يرتكب خطأ، أما إذا كانت المسؤولية تقوم على الخطأ واجب الإثبات فإنه يتعين على الدائن أن يثبت خطأ الناقل. وتختلف درجات هذا العبء الذي يلقي على كاهل الناقل حسب درجات هذه المسؤولية، فقد يكفي أحيانا إثبات انتفاء علاقة السببية بين الضرر والخطأ، وقد لا يكتفي بذلك في أحيان أخرى، حيث يتعين على الناقل إثبات سبب الضرر بل إثبات أن الضرر لا يعود له على الإطلاق. وهنا تكمن الفكرة الأساسية التي بنى عليها المشرع أركان إعفاء الناقل من المسؤولية، حيث نجد من خلال النصوص ذاتها أن المشرع قد وضع مسألة إعفاء الناقل في مكانة لا تقل إن لم تكن تزيد عن المكانة التي ألقى فيها على الناقل بأعباء المسؤولية الموضوعية .

إن القاعدة في مجال الصياغة القانونية السليمة أن المشرع يبحث مصالح الأطراف و يوازن بينها ولا يغلب إحداها على الأخرى، إلا أن المشرع في مجال النقل قد نظر إلى المخاطر التي يتحملها الناقل والناقل البحري على وجه الخصوص وخصه ببعض المميزات.

المقدمة

هذه الميزة التي خص بها المشرع الناقل تتضح جليا عندما نجد أنفسنا أمام نظام المسؤولية الذي يقوم على الخطأ الواجب الإثبات، ومع الافتراض أنها تقوم على أساس من الخطأ المفترض إلا أن كليهما يشتركان في نقطة رئيسية وهي مفهوم الخطأ في الحالتين، فهي إذن مسؤولية محكومة بفكرة الخطأ ذاتها، مما يترتب معه أن غياب الخطأ يؤدي بالضرورة إلى تحرير الناقل في عقد نقل الأشخاص بالبحر⁽¹⁾. وبالرغم من المخاطر التي ظهرت أو قد تظهر في المستقبل، فإنه لا يمكن تقليل أو منع السفر بحرا وخاصة لرخص أسعاره وكثرة الأعداد التي يمكن نقلها مقارنة بالطائرات.

كما كان لتقدم الصناعة والتكنولوجيا في العصر الحديث تأثير جلي على تطور النقل الجماعي بمختلف أنواعه كرافد حضاري يساهم في تقريب المسافات بين الأمم وازدهار التجارة والصناعة في ظل عولمة يطرح شبحها مخاوف عديدة. غير أن آمال الإنسان ما فتئت أن تبخرت من بريق هذه الحضارة الصناعية وبدأ شعاعها يتلاشى من جراء المخاطر التقنية المهددة لحياة الإنسان.

ففي ليلة الرابع عشر، ومطلع الخامس عشر من شهر أبريل عام ألف وتسعمائة وأثني عشر ألم بالعالم كارثة مروعة، عندما اصطدمت ناقلة الركاب الجبارة التيتانيك بجبل من الجليد أدى إلى تشقق جسدها ، وغرقها في المياه الجليدية في شمال المحيط الأطلسي، وقد غرق معها أكثر من ألف وخمسمائة رجل، امرأة وطفل في أول رحلة أبحرت فيها. ولم ينج من هذه الكارثة سوى سبعمائة وإحدى عشر شخصا فقط ، ومهما كان الأمر، فإن غرق التيتانيك لم يكن الأكثر بشاعة في حصد العديد من الأرواح في تاريخ كوارث الملاحة البحرية. إن فقدان التيتانيك ربما كان من الحوادث التي يقدر عددها بالملايين منذ أن غادر الإنسان بر الأمان وخاض غمار البحار، وحتى عندما كانت السفن تصل إلى أهدافها فقد كان الركاب ير وون قصصا مليئة بالرعب والخوف لما واجهته سفنهم من عواصف وأخطار. فلقد كانت البحار وعلى مستوى قرون، وحتى الآن تخلف كل سنة عددا لا يستهان به من الضحايا، ربما لم تحصد مثله حروب. حيث

⁽¹⁾ عبد الرافع موسى، المرجع السابق، ص 13-16.

المقدمة

يقدر عدد سفن التي تحطمت قرب السواحل البريطانية بربع مليون سفينة ، وقد كان نصيب عامي 1824 و 1825 على سبيل المثال 3690 سفينة، كما أن العام 1987 ضرب رقما قياسيا في أعداد الأرواح البشرية التي فقدت في البحر زمن السلم حيث غرق 3841 شخصا منهم 3132 شخصا من ركاب العبارة دونا باز و التي غرقت قرب سواحل الفيليبين بعد حادث اصطدام.

ويشهد تاريخ الفكر القانوني، أن القانون البحري أصبح يضمن حماية أكثر لضحايا حوادث الملاحة البحرية ويشدد بصرامة على التزامات الناقل في مجال تأمين السلامة للركاب.

ويرتب عقد النقل كغيره من العقود حقوقا و التزامات على عاتق الناقل، على اعتباره هو الذي يقوم بالدور الأساسي في العقد، ويعد موضوع المسؤولية التي يتحملها الناقل من أدق الموضوعات التي يثيرها عقد النقل.

ولقد أنشأ القضاء الفرنسي قاعدة الإلتزام بضمان سلامة المسافر أي توصيله سليما معافى إلى مكان الوصول. وهذا الإلتزام يقع على عاتق الناقل، وهدفه هو ضمان تعويض ضحايا حوادث النقل وذلك راجع إلى صعوبة إثبات خطأ الناقل .

وعلى ضوء ما تقدم نتساءل عن نشأة وتطور الإلتزام بضمان السلامة وهل هو مفروض خلال كل مراحل النقل أم محدد في مرحلة معينة؟ وهل هذا الإلتزام هو التزام بتحقيق نتيجة أو التزام بعناية ؟ وإذا كان الهدف الأساسي من هذا الإلتزام هو تعويض المضرور، فهل يتأثر هذا الإلتزام بتدخل المسافر أو الراكب في إحداث الضرر؟.

وهل هذا الإلتزام قائم على أحكام المسؤولية العقدية كالتزام عقدي، أم يخضع في حالات أخرى لأحكام المسؤولية التقصيرية؟ أو بعبارة أخرى هل الطبيعة القانونية للإلتزام بضمان السلامة هو التزام عقدي تحكمه المسؤولية العقدية أو يخضع لقواعد المسؤولية التقصيرية؟.

ويلتزم الناقل بنقل أشخاص أو بضاعة من مكان إلى آخر في الزمن المعين والمتفق عليه في العقد، وهو في التزامه هذا قد يتعرض لمخاطر وصعوبات غالبيتها

المقدمة

تخرج عن سيطرته، لذلك كانت مسؤولية الناقل متميزة عن القواعد العامة في المسؤولية وقد وضع القانون البحري أحكاما خاصة تتعلق بها.

وأمام هذه الإعتبارات، فما هو الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري في نقل الأشخاص؟ وما هي طبيعتها؟ وحالات قيامها؟ وأسباب دفعها؟ وقيمة التعويضات التي تؤدي إليها دعوى المسؤولية؟.

كل هذه التساؤلات تعتبر الإشكالية الرئيسية التي يتمحور حولها البحث و التي تحاول هذه المذكرة المتواضعة الإجابة عنها.

ولبلوغ الهدف من هذه الدراسة سيكون منهجنا في البحث استقرائيا .على أن نطاق بحثنا يتحدد بالإلتزام بضمان السلامة في نقل الأشخاص بحرا، وبالتالي يخرج عن نطاق بحثنا الإلتزام بضمان السلامة في نقل الأشياء.

وللإجابة على هذه الإشكاليات التي أثارها طبيعة موضوع الدراسة حاولنا أن نوضح من **خلال المبحث التمهيدي** ماهية عقد نقل الأشخاص و أمتعتهم بحرا، من حيث تعريف العقد، وتحديد خصائصه وما يترتب عنه من التزامات في جانب طرفيه.

فيما تطرقنا في **الفصل الأول** من هذه المذكرة، إلى الإلتزام بالسلامة في نقل الأشخاص.

أما **الفصل الثاني**، فخصصناه لدراسة المسؤولية عن الإخلال بالتزام السلامة.

المبحث التمهيدي

التعريف بعقد نقل الأشخاص

وأمتعتهم بحرا

المطلب الأول: إبرام عقد النقل البحري للأشخاص و خصائصه.
الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري للأشخاص.
الفرع الثاني: مميزات عقد النقل البحري.

المطلب الثاني: الإلتزامات الناشئة عن عقد النقل.
الفرع الأول: التزامات المسافر(الراكب).
الفرع الثاني: التزامات الناقل.

المبحث التمهيدي:

التعريف بعقد نقل الأشخاص و أمتعتهم بحرا:

نظم المشرع الجزائري أحكام عقد النقل البحري في الباب الخامس من القانون البحري، ونظم عقد النقل البحري للأشخاص في المواد من 821-859 من هذا القانون، وهو في حقيقة الأمر قد نظم مسؤولية الناقل. وعقد النقل البحري للأشخاص عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل أشخاص بواسطة سفينة عبر البحر مقابل أجر. ويخضع عقد نقل الأشخاص للقواعد العامة في انعقاده، فهو عقد رضائي، والغالب جدا أن تكون جميع شروطه مسبقة الوضع من قبل الناقل ولا يكون للمسافر سوى قبولها أو رفضها، فهو أيضا من عقود الإذعان حيث لا مجال لمناقشة الشروط من قبل الراكب. كما أن الغالب بالنسبة للناقل أن يكون في حالة إيجاب عام ودائم، لا ينقصه سوى قبول المسافر صراحة أو ضمنا (المطلب الأول).

ويرتب هذا العقد التزامات على عاتق طرفيه، منها التزامات يرتبها العقد على عاتق الناقل تقوم عند الإخلال بها مسؤوليته التعاقدية اتجاه الراكب، ويعتبر الإلتزام بضمان سلامة الراكب من بين أهم التزامات الناقل على الإطلاق كونه ينصب حول حياة الإنسان التي تتطلب حماية خاصة وأهمية كبرى. وذلك بدون التقليل من أهمية الإلتزامات الأخرى المفروضة عليه (المطلب الثاني).

يتنوع عقد النقل بتنوع وسائله، وهي باعتبار مجالها ثلاثة لا رابع لها، ذات المجال البري، ذات المجال البحري، وذات المجال الجوي، فكل مجال له وسائله، وكل نوع من أنواع النقل له حاجته وضرورته، فلا تفضيل لأحدهما على الآخر في الأهمية، إلا أن ميزات كل واحد منها تختلف عن الآخر، حيث توجد ميزة في أحدها غير موجودة في الآخر. فأنواع عقد النقل في أهميتها وضرورتها سواء، لأن الحديث عن أهمية عقد النقل يعني الحديث عن ضرورة من ضرورات الحياة، ولقد ازدادت أهميتها وضرورتها في الوقت المعاصر، بسبب تطور وسائله، والنشاط التجاري الداخلي والدولي.

وإن من مميزات النقل البحري عن البري استغنائه عن الطرق الممهدة، فقد مهد الله سبحانه وتعالى البحر وجعله مسخراً للإنسان فقال: (وَأَيَّةٌ لَهُمْ أَنَّا حَمَلْنَا ذُرِّيَّتَهُمْ فِي الْفُلِّ الْمَشْحُونِ وَخَلَقْنَا لَهُمْ مِنْ مِثْلِهِ مَا يَرْكَبُونَ)⁽⁶⁾ وقوله تعالى: (وَالَّذِي خَلَقَ الْأَزْوَاجَ كُلَّهَا وَجَعَلَ لَكُمْ مِنَ الْفُلْكِ وَالْأَنْعَامِ مَا تَرْكَبُونَ)⁽⁷⁾.

ومما أكسب النقل البحري أهميته، امتيازه عن غيره بحمل الكميات الكبيرة من البضائع والأعداد الكثيرة من الركاب، وقلة المخاطر مقارنة مع النقل الجوي، إلا أنه يقصر عنه في السرعة⁽⁸⁾.

وسنتطرق في هذا المطلب إلى تعريف عقد نقل الأشخاص بحراً في الفرع الأول ثم ننتقل إلى تحديد خصائصه في الفرع الثاني.

الفرع الأول

تعريف عقد النقل البحري للأشخاص

⁽⁶⁾ الآية 41 - 42 من سورة يس .

⁽⁷⁾ الآية 12 من سورة الزخرف .

⁽⁸⁾ عمر خالد مصطفى حمد، عقد النقل في الفقه الإسلامي، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار النفائس للنشر والتوزيع، الأردن، 1430 هـ / 2010م ص 47 - 48.

قد يتولى مالك السفينة أو مستأجرها استغلالها في نقل الأشخاص أو المسافرين بموجب عقد نقل بحري للأشخاص يكون محله التغيير المكاني للمسافر دون وضع السفينة أو جزء منها تحت تصرف هذا الأخير. ولا يعني هذا القول أن التعاقد بين الناقل والمسافر يتم على أساس السفر على سفينة معينة وفي غرفة معينة، وذلك لأن هذا التحديد لا يعدو كونه تحديداً لكيفية تنفيذ العقد الذي يظل عقد نقل يلتزم بموجبه الناقل بنقل المسافر بطريق البحر وأن يقوم على خدمته أثناء هذا النقل دون أن يتضمن أي التزام بوضع سفينة معينة أو جزء منها تحت تصرف المسافر.

وقد نظم التقنين البحري الجزائري، الصادر بموجب الأمر رقم 76 لسنة 1980 المعدل والمتمم الأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري للمسافرين في الباب الخامس من الكتاب الثاني في المواد 821 إلى المادة 859 تحت عن وان نقل المسافرين وأمتعتهم، نظراً لانتشار هذا النوع من النقل بعد انتظام المواصلات البحرية ونمو العلاقات بين الدول المختلفة⁽⁹⁾.

وقد أقرت هذه النصوص ما استقر عليه القضاء من اعتبار مسؤولية ناقل الأشخاص بالبحر مسؤولية عقدية، تقوم عند تخلف الناقل عن تنفيذ التزامه الأساسي في عقد النقل وهو توصيل المسافر سليماً إلى ميناء الوصول.

ولم يقتصر الأمر على القوانين الوطنية فقط حيث تطبق بجانب نصوص التقنين البحري أحكام معاهدة بروكسل الموقعة في تاريخ 29 أفريل 1961 الخاصة بتوحيد

⁽⁹⁾ بللنسية للقانون الفرنسي رقم 240 لسنة 1966 الصادر في 18/06/1966 والخاص بعقود إيجار السفينة و النقل البحري، نجد أن المشرع الفرنسي قد أورد الأحكام الخاصة بنقل البضائع في المواد من 15 إلى 32، وكذلك المواد الخاصة بنقل الأشخاص والتي تتمثل في المواد من 33 إلى 49، أما المرسوم الفرنسي رقم 1078 الصادر في 31/12/1966 والمكمل لذلك القانون نجد أن المشرع الفرنسي قد خصص المواد من 31 إلى 59 لنقل البضائع، والمواد من 60 إلى 79 لنقل الأشخاص، أما المرسوم الصادر في 23/03/1976 فهو الخاص بتحديد حدود مسؤولية الناقل البحري.

بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر، والتي أنظمت إليها الجزائر بموجب الأمر رقم 73-02 المؤرخ في 05 يناير سنة 1973⁽¹⁰⁾.

وقد حددت اتفاقية بروكسل نطاق تطبيقها فحددت النقل المستثنى منها والنقل الخاضع لها أما النقل المستثنى منها لا تسري على النقل المجاني أو بالنسبة للمسافر خلسة حيث لا يوجد عقد نقل⁽¹¹⁾، أما المسافر خلسة فله حكم آخر نظمته الإتفاقية الدولية الخاصة بالركاب المتسلين⁽¹²⁾.

أما بالنسبة للنقل الخاضع لها فقد حددته المادة الثانية على أنه تطبق هذه الإتفاقية على كل نقل دولي⁽¹³⁾ حينما:

أ- ترفع السفينة علم إحدى الدول المتعاقدة⁽¹⁴⁾،

ب- إذا كان مكان الإبحار أو مكان الوصول وطبقا لعقد النقل في دولة متعاقدة في هذه الإتفاقية.

ونلاحظ بصدد تطبيق الإتفاقية، ووفق لنصوصها، ما يلي:

1- أنه وفقا لنص المادة 8 من الإتفاقية فإنه ليس من شأن الإتفاقية أن تعدل في الحقوق والإلتزامات المترتبة على الناقل، عملا بأحكام اتفاقية دولية خاصة بتحديد مسؤولية مالكي السفن البحرية. والإتفاقية الخاصة بتحديد مسؤولية مالك السفينة هي اتفاقية لندن لسنة 1976 الخاصة بحدود المسؤولية عن المطالبات البحرية. ويعني ما تقدم أن للناقل البحري إذا كان مالكا للسفينة الإختيار في خصوص تحديد مسؤوليته بين أي من الإتفاقيتين، اتفاقية بروكسل لسنة 1961 أو اتفاقية لندن لسنة 1976.

⁽¹⁰⁾ الجريدة الرسمية (ج.د.ش)، العدد (9)، السنة 1973.

⁽¹¹⁾ وعقد النقل يعني، وفقا للتعريفات التي أوردتها المادة الأولى من الاتفاقية، العقد الذي يبرم بواسطة أو لحساب ناقل الركاب فيما عدا الإبحار.

⁽¹²⁾ هذه الاتفاقية موقعة ببروكسل في 10/10/1957.

⁽¹³⁾ ووفق التعاريف التي أوردتها المادة الأولى من الاتفاقية فإن نقل دولي يعني كل نقل يكون فيه مكان الذهاب ومكان الوصول طبقا لعقد النقل، كائنين إما في دولة واحدة إذا كان هناك ميناء للوقوف في الوسط يقع في دولة أخرى أو في دولتين مختلفتين.

⁽¹⁴⁾ يقصد بعبارة الدولة المتعاقدة الدولة التي أصبح تصديقها أو انضمامها لهذه الاتفاقية نافذ المفعول ولم يصبح ارتسابها منها نافذ المفعول عملا بالفقرة (ز) من نص المادة الأولى من اتفاقية بروكسل.

2- أنه وفقا لنص المادة 14 لا تخل هذه الإتفاقية بأحكام أي اتفاقية دولية أو قانون وطني بحكم المسؤولية عن الإصابات النووية.

3- أنه وفقا لنص المادة 13 من الاتفاقية فإنها تطبق على عمليات النقل ذات الطابع التجاري الذي تقوم به الدولة أو السلطات العامة وفق اتفاق نقل منظم عملا بأحكام المادة الأولى من الاتفاقية.

فقد ظل نقل الركاب بطريق البحر بعيدا عن أي تنظيم دولي حتى سنة 1961، على الرغم من وضع معاهدة دولية تتعلق بالنقل الجوي للركاب بالبضائع في وارسو سنة 1929، ومعاهدة أخرى تتعلق بنقل الركاب بطريق السكك الحديدية في برن سنة 1952، وقد شعرت الجماعة الدولية بالحاجة إلى معاهدة دولية خاصة بنقل الركاب بطريق البحر ولذا أعدت اللجنة البحرية الدولية مشروعاً لمعاهدة في هذا الشأن تمت مناقشة في مؤتمر مدريد سنة 1955 حيث عدل المشروع وتبادلت الدول المشتركة وجهات النظر حول مشروع المعاهدة بعد تعديله، وفي المدة من 17 إلى 30 أبريل 1961 عقد مؤتمر دولي آخر أقر المعاهدة الدولية بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر، وكانت الجمهورية الجزائرية من بين الدول الموقعة على هذه المعاهدة التي تعني أصلاً بتنظيم مسؤولية الناقل البحري في مواجهة الركاب⁽¹⁵⁾. ولقد اكتسب هذا النقل أهميته بتطور وسائله، وازداد الاهتمام العالمي بالنقل في هذا القرن اهتماماً كبيراً لم يشهد له مثيل في السابق، بسبب التطور السريع في وسائل النقل وظهور الثورة الصناعية، وتمثل هذا الاهتمام بتنظيم النقل عبر عقد الاتفاقيات والمعاهدات الدولية المنظمة لحركة النقل العالمية، حيث تم وضع القواعد والقوانين المتعلقة بسلامة الملاحة والأرواح والممتلكات والحوادث ومسؤولية الناقل وغير ذلك⁽¹⁶⁾

وثمة معاهدات دولية أخرى تنظم نقل المسافرين وأمتعتهم، هي معاهدة بروكسل الموقعة في 10 أكتوبر 1957 بشأن الركاب المتسلسلين والتي لم توقع عليها الجزائر، ومعاهدة بروكسل الموقعة في 27 ماي 1967 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة

⁽¹⁵⁾ عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 487.

⁽¹⁶⁾ عمر خالد مصطفى حمد، المرجع السابق، ص 51.

بنقل أمتعة المسافرين بحرا والتي انضمت إليها هي الأخرى الجزائر عملا بالأمر رقم 03-73 المؤرخ في 05 يناير 1973⁽¹⁷⁾، وأخيرا معاهدة أثينا الموقعة في 13 ديسمبر 1973 الخاصة بالنقل البحري للركاب وأمتعتهم والتي وضعت لتحل محل المعاهدتين المبرمتين في بروكسل لسنتي 1961، 1967 والتي دخلت حيز التنفيذ في 1987/04/28 وتم تعديلها ببروتوكول 1976/11/19 ودخل حيز التنفيذ في 1989/04/30، ببروتوكول 1990/03/29 ومن المفروض أن يدخل حيز التنفيذ 90 يوما من موافقة 10 دول عليه وبروتوكول سنة 2002.

واعتمادا على ما سبق، فإن عقد النقل البحري عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع أو أشخاص بالبحر مقابل أجره⁽¹⁸⁾.

ويشتمل هذا التعريف على بيان لطرفي العقد وهما الناقل من ناحية والشاحن أو المسافر من ناحية أخرى، كما أنه يقع على عاتق الناقل الإلتزام بالنقل أما الشاحن أو المسافر فيقع على عاتقه دفع الأجرة.

والمحل الأساسي للعقد هو نقل البضاعة أو المسافر، ولكي نقول أن هناك نقل فمن الضروري أن يتحقق ذلك من مكان إلى مكان وليس من نقطة إلى أخرى في ذات وحدة المكان، أما العناصر الضرورية للنقل فهي مسافة يتم قطعها، وخط سير يتبع، ومهلة يجب احترامها.

أما عقد النقل البحري للأشخاص هو العقد الذي يلتزم بمقتضاه الناقل، سواء أكان مالكا للسفينة أو مجهزا لها أم مستأجرا إياها، بنقل أشخاص بواسطة سفينة عبر البحار وذلك لقاء أجره معلومة⁽¹⁹⁾.

⁽¹⁷⁾ الجريدة الرسمية (ج.د.ش)، العدد (09)، سنة 1973.

⁽¹⁸⁾ وهو تعريف يشمل نقل البضائع والأشخاص بالبحر. يلاحظ أنه لم يتم تعيين العنصر الجوهري في عقد النقل البحري، حيث تم تعريف النقل بنقل البضائع أو الأشخاص، إلا أنه كان من المفروض إبراز معنى النقل بمعناه الجغرافي ألا وهو تغيير مكان البضائع أو الأشخاص. كما يشير التعريف إلى أن النقل البحري هو ذلك الذي يتم بالبحر، ومن ثم تكون البيئة البحرية هي العنصر المميز للنقل البحري.

⁽¹⁹⁾ عاطف محمد الفقى، قانون التجارة البحرية (السفينة)، أشخاص الملاحة البحرية، عقد النقل البحري للأشخاص، مشارطات إيجار السفن)، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008، ص 392.

والتزام الناقل البحري بنقل الأشخاص يعني أيضا التزامه بنقل ما يصطحبه معه من أمتعة على السفينة ذلك أن نقل الأمتعة عملية فرعية لعملية نقل الراكب ذاته فليس من عقد مميز بخصوصها، وفي هذا الصدد (يشمل التزام الناقل نقل أمتعة المسافر في الحدود التي يعينها العقد أو العرف)⁽²⁰⁾ .

وتنص المادة الأولى من اتفاقية أثينا لعام 1974 الخاصة بنقل الركاب وأمتعتهم بحرا، وهي المادة الخاصة بالتعاريف على أن عقد النقل يعني العقد المعقود بين ناقل أو لحسابه لنقل راكب أو راكب مع أمتعته على أي الأحوال. ويبرز التعريف السابق الذكر، عن عناصر أربعة يتعين توافرها لإمكان القول بأن ثمة عقد نقل أشخاص بطريق البحر وهي:

1- وجود عقد نقل:

لابد من وجود عقد يربط الناقل بالراكب، ويمكن أن يكون طرفا في عقد نقل الأشخاص بالبحر كل شخص يوجد على السفينة غير الربان أو البحارة أو التابعين للناقل، فأى من هؤلاء لا يكون وجودهم على ظهر السفينة بمقتضى عقد نقل بينهم وبين الناقل وإنما سندها عقد العمل البحري⁽²¹⁾ .

ولا تسري أحكام عقد نقل الأشخاص على الأشخاص الذين يتسللون إلى السفينة خلسة بقصد السفر بغير أجر، على أن أحكام عقد نقل الأشخاص تسري على الأشخاص الذين يوافق الناقل على نقلهم كمرافقين لحيوان حي لشيء آخر ينقله بمقتضى عقد نقل بضائع.

ويكون للربان سلطة إخراج أي شخص يتسلل إلى داخل السفينة في أول ميناء تصل إليه السفينة، وكذلك مع إزامه بدفع تعويض للناقل بقدر المسافة التي اجتازها في السفر، ولقد تم استبعاد هذا النوع من السفر وهو السفر بدون تذكرة من نطاق الخضوع لإحكام عقد نقل الأشخاص بالبحر، لسبب واضح أنه لم يتم بمقتضى عقد نقل أبرم بين الناقل والمسافر.

⁽²⁰⁾ إيمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني والإتفاقيات الدولية دراسة مقارنة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2009، ص171، 172.

⁽²¹⁾ علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، الإسكندرية، 1992، بند456.

ولا تطبق أحكام هذا العقد على المسافر الذي يتجاوز الجهة المحددة في عقد النقل والتي تسمح بها تذكرة السفر، حيث لا يبقى العقد قائماً ولا يمتد إلى ما بعد الجهة المذكورة في العقد، لأن المتفق عليه في ظل هذه الحالة هو اعتبار الراكب متسللاً إلى السفينة عن الفترة الزائدة.

وأخيراً لا تطبق أحكام هذا العقد على المسافر الذي يحمل تذكرة سفر قد انتهى مفعولها أو تذكرة مزورة، وذلك يعني أن الناقل لم يرد أصلاً إبرام عقد نقل مع الراكب⁽²²⁾.

2- أن يتعلق العقد بنقل شخص:

لابد أن يكون التزام الناقل بعملية النقل على أساس نقل شخص طبيعي حي، وإن نقل جثث الموتى تعتبر من قبيل نقل الأشخاص وليست من قبيل البضائع كما سبق أن وصحناه.

3- أن يكون النقل بمقابل:

إن أحكام عقد نقل الأشخاص لا تسري على النقل المجاني أي بدون مقابل حقيقي، إذ لا تعاقده فيه ولا يستثنى من ذلك إلا النقل المجاني الذي يقوم به ناقل محترف، حيث يكون المقابل غير ظاهر كما في حالة النقل المجاني الذي يكون لقاء خدمة أديت للناقل كخدمات تابعيه⁽²³⁾.

واستبعاد النقل المجاني سببه أنه ليس من عقد أبرم بين الناقل والراكب، فلا يستطيع الراكب أن يطالب الناقل بأي نوع من أنواع التعويض إذ لحق به ضرر ما، إلا في حالة ما إذا استطاع أن يثبت خطأ الناقل والضرر وعلاقة السببية بينهما. وقد يكون النقل بمقابل غير نقدي، إذ يعد تابعي الناقل أو مستخدميه وعائلاتهم لعدد معين من الرحلات من قبيل النقل بمقابل مدفوع، لأن هذه المزايا تعد جزءاً من أجر التابع أو المستخدم⁽²⁴⁾.

⁽²²⁾ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والدولي، دار النهضة العربية، بدون مكان النشر، 1980 - بند 65.

⁽²³⁾ مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، بدون مكان النشر 2000، بند 435 .

⁽³⁾ كمال حمدي، القانون البحري (السفينة-أشخاص الملاحة البحرية-استغلال السفينة-إيجار السفينة -نقل البضائع والأشخاص) ، منشأة المعارف، بدون مكان النشر 2007 ، بند 945 ص 791.

ونقل الأطفال صغار السن مع ذويهم دون مقابل يكون خاضعا لعملية النقل الأصلية
فيأخذ حكمها، ويكون نقلا بمقابل طالما كان النقل الأصلي بمقابل (25).

4- أن يتم النقل عن طريق البحر:

معنى ذلك أن يكون النقل عن طريق سفينة تبحر في البحر، ويستوي أن يكون
نقل الركاب على سفينة مخصصة لنقل الركاب أو المسافرين أو مخصصة أصلا لنقل
البضائع، كما يستوي كذلك أن يكون الهدف من العقد انتقال المسافر من ميناء إلى آخر
أو القيام بجولة في البحر تنتهي بالرجوع إلى ذات الميناء الذي بدأت منه (26).

أولا: الطبيعة القانونية لعقد نقل الأشخاص بحرا.

يثور التساؤل عن الطبيعة القانونية لعقد نقل الأشخاص بالبحر من كونه من
عقود المقابلة أم من عقود إجارة الأشياء؟.

يعتبر عقد نقل الأشخاص من قبيل المقابلة كما هو الشأن بالنسبة لنقل
البضائع، وذلك بالرغم من أن مكان الراكب على السفينة يكون معينا في تذكرة سفره،
فذلك يعد مجرد بيان لكيفية تنفيذ العقد، خاصة وأن الناقل يلتزم بالتزام رئيسي هو نقل
المسافر من مكان إلى مكان والقيام على خدمته أثناء تواجده بالسفينة بتقديم كافة
الخدمات له من مأوى وطعام وعلاج أثناء السفر وكلها لا تندرج في عداد ما يلتزم به
المؤجر قبل المستأجر لأن الراكب وإن كان يتعاقد عادة على السفر على متن سفينة
معينة وفي مكان معين فيها، إلا أن تعيين السفينة وتعيين المكان الذي يشغله الراكب لا
يخرج عن كونه شرطا في العقد مما لا محل معه لاعتبار العقد من قبيل إجارة
الأشياء، أما محل العقد الرئيسي فهو نقل الراكب من مكان إلى آخر. لذلك نجد أن الأمر
يتعلق بمقابلة نقل (27).

(1) إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، بند 63.

(26) محمود سمير الشرفاوي، القانون البحري، الطبعة الرابعة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993، بند 472 ص 473.

(27) تختلف مقابلة نقل الأشخاص عن مقابلة نقل البضائع وتخضع فيما لم يرد بصده حكم في القانون البحري
لأحكام القواعد العامة. كمال حمدي، المرجع السابق، ص 790.

ثانيا: إثبات عقد نقل الأشخاص بالبحر.

خرج المشرع البحري على قاعدة حرية الإثبات في المواد التجارية وأوجب إثبات عقد النقل البحري بالكتابة، ذلك أنه يجب على الناقل منح المسافر تذكرة سفر تثبت التزامات الطرفين وتكون تذكرة السفر الصادرة، الدليل على إبرام عقد السفر ودفع أجرته⁽²⁸⁾. وعلى هذا فإن الكتابة لازمة فقط لإثبات عقد النقل البحري للأشخاص وليس لإبرامه، إذ نظل إمكانية إبرامه بالرضا قائمة، ويترتب على ذلك جواز إثباته بما يقوم مقام الكتابة كاليمين أو الإقرار أو إثبات تنفيذ العقد بالفعل⁽²⁹⁾، واشتراط المشرع الكتابة لإثبات العقد مرده رغبته في حسم ما يثار بصدده من منازعات واستبعاد أي تحايل على القانون⁽³⁰⁾.

وتتخذ الكتابة اللازمة في عقد النقل البحري للأشخاص صورة محرر يسمى تذكرة السفر وهي أداة لإثبات عقد النقل ولبيان نطاق التزامات طرفي العقد، وقد عدت المادة 827 البيانات التي تدون على وجه الخصوص في تذكرة السفر على سبيل المثال لا الحصر وهي:

- أ) تحديد أطراف العقد، اسم الناقل واسم المسافر،
 - ب) مكان وتاريخ إصدار التذكرة،
 - ج) بيان عن الرحلة، كتحديد رقمها أو أي بيانات خاصة لا تتضمنها بقية البيانات،
 - د) اسم وصنف السفينة ومسافة النقل،
 - هـ) ميناء القيام وتاريخه وميناء الوصول وتاريخه والموانئ المتوسطة المعينة لرسوم السفينة،
 - و) أجرة النقل،
 - ن) الدرجة ورقم الغرفة التي يشغلها المسافر أو مكانه في السفينة،
- والبيانات التي تحددها المادة وردت دون حصر حتى يسترشد بها الأطراف ومن ثم فهي ليست من النظام العام، مادام أن الأمر لا يتعلق بورقة شكلية .

⁽²⁸⁾ وهذا ما نصت عليه المادة 826 من ق.ب.ج.

⁽²⁹⁾ عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 398.

⁽³⁰⁾ ANTOINE VIALARD, Droit maritime, presse universitaires de France, (N.D) p.447.

وأن هذه البيانات وما يرد بالتذكرة من شروط تبين عناصر العقد إذ هي تسمح بالتعرف على شخصية المسافر والتعرف في حالة النزاع على حقوق هذا الأخير والتزامات الناقل قبله.

وإذا كانت البيانات التي عددها النص لم ترد على سبيل الحصر ، يضاف إلى ذلك أنه ليس ثمة ما يمنع من إيراد بيانات أخرى بتذكرة السفر أو إدراج أية شروط بها، ومثل هذه الشروط تعدو نافذة طالما أنها لا تخالف الأحكام التي أوردها المشرع البحري في مجال تنظيمه لعقد نقل الأشخاص وطالما أنها لا تخفف من مسؤوليات الناقل⁽³¹⁾.

الفرع الثاني

مميزات عقد النقل البحري.

يتميز عقد نقل الأشخاص بالبحر بالخصائص التالية:

أولاً: عقد النقل البحري للأشخاص من العقود الرضائية

يعتبر عقد النقل البحري للأشخاص من العقود الرضائية، حيث ينعقد بمجرد توافق إرادتي الناقل والمسافر الصحيحة الخالية من العيوب فلا يشترط لإبرامه صيغة معينة، كما لا يشترط إفراغه في شكل معين⁽³²⁾.

والرضا ضروري لإبرام العقد فإذا وجد على متن السفينة في الميناء أو في البحر مسافر خفية (un passager clandestin) يستطيع ربان السفينة تسليم الراكب الخفي إلى السلطات المختصة في أول ميناء تتوقف فيه السفينة بعد اكتشاف الراكب الخفي⁽³³⁾ وعلى سلطة الميناء أن تقبل المسافر إلا إذا كان قد أبعد عنها من قبل⁽³⁴⁾.

ولسلطة الميناء إعادة المسافر إلى الدولة التي يح مل جنسيتها أو إلى الميناء الذي سافر منه أو إلى آخر ميناء رست عليه السفينة قبل اكتشافه أو إلى الدولة التي ترفع السفينة

³¹ إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص178.

¹ مصطفى كمال طه، النظرية العامة للقانون التجاري و البحري، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية بيروت، ص305-306.

⁽³³⁾ عملا بنص المادة 857 من ق.ب.ج.

⁽³⁴⁾ نص المادة 2 من معاهدة بروكسل المبرمة في 10 أكتوبر 1957 بشأن الركاب المتسللين.

علمها، وتلتزم الدولة التي يعاد إليها المتسلل بقبوله⁽³⁵⁾ ويلتزم المسافر المتسلل بدفع الأجرة المضاعفة للسفر عن الرحلة التي قطعها وتعويض الضرر إذا كان له محل⁽³⁶⁾ فضلا عن اعتبار التسلل جريمة معاقبا عليها بمقتضى نص المادة 545 المعدلة من أحكام القانون البحري نتيجة المساس بالنظام والانضباط على متن السفن⁽³⁷⁾ وتوقع العقوبة الجزائية على كل من تسلل إلى سفينة يقصد السفر بها دون أن يحصل على موافقة ربان السفينة أو مندوبها، ولا يتوافر القصد الجنائي في هذه الجريمة إذا لم يكن الجاني يقصد السفر كأن كان يقصد مثلا مجرد الاختفاء عن أعين مطارديه⁽³⁸⁾.

والأصل أن يتم إبرام العقد باتفاق طرفية بعد مناقشته م للشروط الواردة فيه، غير أن ظروف الممارسات البحرية أضفت على ال عقد صفة الإذعان فشركات النقل تضع شروطا نموذجية وليس أمام المسافر إلا أن يقبل شروط العقد المطبوعة في تذكرة السفر دون أن يكون له إمكانية مناقشتها أو تعديلها. وطالما أن عقد نقل الأشخاص بحرا من عقود الإذعان فإن الشك يفسر لمصلحة الراكب سواء كان دائنا أو مدينا.

ثانيا: العقد ملزم للجانبين

والعقد ملزم للجانبين حيث يرتب التزامات على عاتق طرفيه، حيث يلتزم الناقل بتنفيذ النقل المتفق عليه في المواعيد المحددة بما يشمل ذلك من تهيئته للمكان المناسب والظروف الملائمة من خدمات ومثونة ورعاية صحية، ويلتزم المسافر بدفع أجرة النقل⁽³⁹⁾.

⁽³⁵⁾ المادة 3 من معاهدة بروكسل لسنة 1957 بشأن الركاب المتسللين.

⁽³⁶⁾ المادة 859 من ق.ب.ج.

⁽³⁷⁾ يعاقب بالحبس من سنة (6) أشهر إلى خمس (5) سنوات، وبغرامة مالية من 10000 د.ج إلى 50.000 د.ج، كل شخص يتسرب خلصة إلى سفينة بنية القيام برحلة الفقرة الأولى من نص المادة 545.

⁽³⁸⁾ كمال حمدي، المرجع السابق، ص790.

⁽³⁹⁾ عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص396، 397.

ثالثاً:العقد من العقود القائمة على الإعتبار الشخصي

والعقد بعد ذلك من العقود ال مؤسسة على الإعتبار الشخصي ذلك أن تذكرة السفر ينبغي أن تكون اسمية أي مدون فيها اسم المسافر الذي لا يجوز له التنازل عنها إلى الغير إلا بموافقة الناقل(40).

وإدراج بيان اسم المسافر ضمن بيانات تذكرة السفر ي عني أنه لا يمكن نقل التذكرة الاسمية لاسم شخص آخر إذا لم يوافق الناقل عليها، وكذلك فيها يخص تذكرة السفر لحاملها عندما يكون المسافر قد بدأ الرحلة(41).

والحكمة من ذلك أن يكون الناقل على علم بالأشخاص الذين سيرافقونه أثناء السفر، فتؤدي تذكرة السفر بالإضافة إلى أنها أداة إثبات العقد وظيفة أخرى تتعلق بأمن السفينة تسمح للناقل بالتحقق من هوية الذين يصعدون على السفينة بقصد السفر(42).

ويجوز بدلاً من إصدار تذكرة السفر أن يصدر الناقل وثيقة أخرى أو قسيمة سفر يبين فيها اسمه وعنوانه الرئيسي والخدمات التي يؤديها وأجرة السفر وذلك في أحوال معينة يكون من شأن استلزام إصدار تذكرة سفر تعطيل النقل أو مضايقة المسافرين، وهذه الأحوال هي في النقل على السفن التي تقل عن عشرة (10) وحدات حمولة وكذلك بالنسبة للسفن القائمة بالنقل الداخلي أو مصالح النقل النظامية في المناطق البحري ة والمحددة من طرف السلطات البحرية(43) ومثالها النزهة أو الانتقال من موقع إلى آخر في الميناء أو العبور بين شاطئين أو الخروج إلى المرفأ لاستقبال السفن القادمة ، وقدرنا على المشرع أن في استلزام إصدار تذكرة السفر في هذه الأحوال كما ذكرنا آنفا ما يعوق حركة المرور أو يسبب مضايقة للعملاء. والشأن بالنسبة لإيصال السفر أو قسيمة

(40) المادة 828 من ق.ب.ج. كما تنص المادة الثانية (2) من الشروط العامة للنقل وفقاً لما جاءت به المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين (ENTMV) على أنه: " إن هذه التذكرة شخصية ولا يمكن التنازل عنها وعلى

المسافرين أن يتواجدوا على متن السفينة ساعة قبل الإنطلاق على الأقل..."

(41) هو ما نصت عليه المادة 828 من ق.ب.ج.

(42) كمال حمدي،المرجع السابق،ص 796.

(43) وفقاً لما نصت عليه المادة 829 من ق.ب.ج.

السفر أنه يثبت عقد النقل، وأن النقل الذي يتم بموجبه يخضع كلية لأحكام عقد نقل الأشخاص التي أوردها القانون البحري⁽⁴⁴⁾.

رابعاً: أنه عقد تجاري

تجارية العقد محددة بالنسبة للناقل سواء أكان الناقل من الأشخاص العامة أو الخاصة، وهو عقد مدني بالنسبة للمسافر ما لم يكن المسافر تاجراً أو مسافراً لأعمال متصلة بالتجارة فيعتبر السفر عملاً تجارياً بالنسبة له، وذلك تطبيقاً لنظرية الأعمال التجارية بالتبعية⁽⁴⁵⁾. وطالما أن عقد نقل الأشخاص بحراً عقد تجاري فهو يخضع لما تخضع له العقود التجارية من أحكام فالإثبات في عقد نقل الأشخاص يكون بالكتابة على عكس العقود التجارية الأخرى فالإثبات فيها بكل طرق الإثبات. وأنه من عقود القانون الخاص وليس من العقود الإدارية، حتى ولو كانت الدولة هي التي تقوم بعملية النقل.

⁽⁴⁴⁾ كمال حمدي ، المرجع السابق، ص 796، 797.

⁽⁴⁵⁾ مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون البحري، بند 448.

يرتب عقد النقل البحري للأشخاص التزامات متبادلة في ذمة طرفيه المسافر والناقل يكون من شأن الوفاء بها وضع العقد موضع التنفيذ. فيلتزم المسافر من جهة وبدرجة أولى بدفع أجره السفر والتقيّد بأداب الحياة على ظهر السفينة تنفيذاً لتعليمات الناقل. والإلتزام الأساسي الذي يقع على عاتق الناقل هو تنفيذ النقل المتفق عليه بنقل المسافر من ميناء القيام وفقاً لشروط العقد وتوصيله سليماً إلى جهة الوصول كما يلتزم بنقل أمتعة المسافر من ميناء القيام وحتى ميناء الوصول في الحدود التي يعينها العقد أو العرف. على أن ذلك لا يبرهن أنه ثمة التزامات أخرى تقع على عاتق طرفي العقد. ففي حالة وفاة أحد الأشخاص الموجودين في السفينة، فإنه يتعين على الربان (الناقل) أن يقوم بالاشتراك مع أحد ضباط السفينة بجرد أمتعة المتوفى والمحافظة عليها وتسليمها إلى السلطات الإدارية المختصة في أول ميناء من موانئ الجمهورية⁽⁴⁶⁾.

كما أنه يتعين على الربان أن يؤمن النظام والأمن على متن السفينة وأن يسهر على التنفيذ السليم للرحلة التي شرع فيها، ولهذا الغرض يستعمل جميع الوسائل الضرورية والمنصوص عليها في الأحكام التشريعية والنظامية الجاري بها العمل، وله في ذلك توقيع العقوبات التأديبية طبقاً للقوانين الخاصة بذلك⁽⁴⁷⁾. ومن ثم يلتزم المسافر بمراعاة النظام على السفينة، ذلك أن كل شخص على متن السفينة من غير أفراد الطاقم يرفض الامتثال للتدابير التي يأمر بها الربان أو يخالف أمراً لأحد الضباط أو يحدث اضطراباً بالسفينة أو يتلف أدواتها يُعاقب بالحجز أو بالحرمان من الصعود إلى ظهر السفينة أيّاماً محددة لمدة زمنية معينة وفقاً لما تنص عليه مثلاً بعض التشريعات⁽⁴⁸⁾.

⁽⁴⁶⁾ وهي من التدابير التي يتخذها الربان في مثل هذه الحالة عملاً برص المادة 587 من ق.ب.ج.

⁽⁴⁷⁾ نص المادة 453 من ق.ب.ج في إطار السلطة على متن السفينة.

⁽⁴⁸⁾ المادة الثالثة من القانون المصري رقم 167 لسنة 1960 المتعلق بالأمن والنظام والتأديب في السفن والتي تحدد مدة الحجز بأربعة (04) أيام إذا كان الشخص من المسافرين بالحجرات ومدة الحرمان من الصعود إلى ظهر السفينة أكثر من ساعتين (2سا) إذا كان من المسافرين الآخرين.

ونتعرض فيما يلي لشرح هذه الإلتزامات في فرعين على النحو التالي:

الفرع الأول

التزامات المسافر (الراكب)

وفيما يلي أستعرض هذا الفرع من خلال العناصر التالية:

أولاً: التزام المسافر بدفع الأجرة

إذا قام الناقل بتنفيذ النقل المتفق عليه فلا بد من استحقاقه لأجرة النقل، إلا أنه قد تطرأ ظروف للمسافر تحول دون سفره بما يثور معه التساؤل في مدى استحقاق الناقل لأجرة السفر، ذلك لأنه على المسافر الحضور للسفر في الميعاد والمكان المبينين في تذكرة السفر فإذا تخلف أو تأخر عن الميعاد المحدد بقي ملزماً بدفع الأجرة، وهو ما نصت عليه المادة 830 من القانون البحري التي تقضي بأنه: "يجب أن يحضر المسافر للركوب في الشروط المحددة في تذكرة السفر.

ويلتزم بأجرة السفر كاملة كل مسافر لا يحضر على متن السفينة في الوقت

المحدد للركوب قبل السفر..."

من هذا النص يتضح لدينا استحقاق الناقل للأجرة في حالة تخلف المسافر عن الحضور في الميعاد والمكان المبينين في تذكرة السفر، يعني أن يكون للناقل الإبحار دون انتظار المسافر، ويستحق الناقل الأجرة على الرغم من عدم قيامه بتنفيذ النقل المتفق عليه، أما إذا ثبت أن عدم حضور المسافر في الميعاد المحدد في تذكرة السفر أو عدوله عن السفر يرجع إلى سبب أجنبي لا بد له فيه، كقوة القاهرة أو وفاته أو مرضه أو صدور قرار من السلطة المختصة بمنعه من السفر أو حبسه لتنفيذ حكم قضائي، فإن هذا يؤدي وفقاً لأحكام القواعد العامة إلى فسخ العقد، ومن ثم عدم التزام المسافر بدفع أجرة النقل وثبوت حقه في استردادها إذا كان قد وفاها للناقل⁽⁴⁹⁾.

⁽⁴⁹⁾ إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 181.

إلا أن المادة 832 تستلزم الإخطار فتنص على أنه: في حالة الوفاة أو المرض أو في حالة أخرى لا تتعلق بالمسافر حاصلة قبل بدء السفر وتحول دون ركوب المسافر، يفسح العقد إذا أعلم المسافر أو ذوو حقه الناقل قبل التاريخ المحدد لمغادرة السفينة.

إذا تم هذا الإعلام قبل خمسة أيام عمل من الركوب ترد أجره السفر بكاملها مقابل إرجاع التذكرة.

وإذا سبقت عملية فسخ العقد مغادرة السفينة حق للناقل الاحتفاظ بربع أجره السفر إلا إذا وجد الناقل من يحل مكان المسافر وفي هذه الحالة يحق له الاحتفاظ بعمولة لا تزيد عن 10% من أجره السفر. والميعاد الواجب حصول الإخطار فيه ميعاد تحكمي، بمعنى ليس للقضاء سلطة تقديرية بصددتها، ولا يوجب النص شكل معين للإخطار، فإثبات حصوله أي علم الناقل أو من يمثله بوفاة المسافر أو بأي ظروف حدثت له تحول دون سفره جائزة بكافة طرق الإثبات (50).

ومجال إعمال الأحكام التي أوردتها المادة 832 من القانون البحري ألا يكون السفر قد بدأ بعد، وأن يكون عدم سفر المسافر راجعا إلى ظروف متعلقة بشخصه (لا فرق بين وفاة المسافر نتيجة مرضه أو نتيجة حادث يسأل عنه الناقل، أو أن يوجب مرضه إنزاله من السفينة في أول ميناء).

أما إذا كان السفر قد بدأ فإنه لا يكون لتلك الظروف أثر في التزام المسافر أو وراثته بأداء أجره النقل كاملة (51).

وتنص على هذا الحكم الأخير المادة 1/834 بقولها أنه: (إذا بدأ السفر فلا يكون للظروف المتعلقة بشخص المسافر أثر فيما يرتبه العقد من التزامات، ذلك أنه تبقى أجره السفر مكتسبة بكاملها من الناقل عندما تبدأ الرحلة، حتى إذا طرأ خلال هذه الأخيرة حادث يخص الشخص المسافر ويعيقه عن متابعة السفر)، وهذه الأحكام ليست

(50) إيمان فتحي حسن الجميل، نفس المرجع، ص182.

(51) كمال حمدي، المرجع السابق، بند 955.

أحكام أمرة ولا تتعلق بالنظام العام ومن ثم يكون لأطراف عقد النقل الاتفاق على ما يغيرها(52).

يلتزم المسافر بأداء أجره النقل المبنية بتذكرة السفر، وتختلف أجره السفر باختلاف الدرجة المراد السفر بها، وهي تدفع غالباً عند استلام تذكرة السفر، وإذا لم تتضمن تذكرة السفر أو أية وثيقة أخرى تحديد الأجرة التزم المسافر بدفع أجره المثل، وإذا ثار نزاع في هذا الخصوص يكون أمر الفصل فيه للقضاء. وتغطي الأجرة مقابل النقل وكذا خدمات إضافية من الإعاشة وخدمة الغرفة التي يشغلها المسافر والخدمة الطبية.

وتندرج نفقات الإعاشة عادة في أجره النقل، على أن تحديد مقابل معين للإعاشة في تلك الأجرة تبدو أهميته في أنه يقدم في حالة عدول المسافر عن السفر في اللحظة الأخيرة حلاً إتفاقياً أو حلاً مبناه العرف يسترد المسافر بمقتضاه مقابل الإعاشة دون باقي أجره السفر الذي يجابه المصاريف العامة للنقل التي لا تتأثر بتخلف مسافر. وفيما يتعلق بالخدمة الطبية فإنه حيث يكون المجهز ملزماً بتوفير خدمة طبية على السفينة، فذلك لا يعني تقديمها للمسافرين بالمجان، على أنه حيث لا ينص في تذكرة السفر على اشتراط حصول الناقل على مقابل للخدمات الطبية فإن مثل هذه الخدمات تقدم دون مقابل بحسبان جريان العادة على ذلك(53).

ويجب أن يحضر المسافر للركوب في الشروط المحددة في تذكرة السفر، ويلتزم بأجره السفر كاملة كل مسافر لا يحضر على متن السفينة في الوقت المحدد للركوب قبل السفر وكذلك خلال الرحلة قبل المهلة المحددة لكل نهاية توقف(54).

وإذا بدأ السفر فلا يكون للظروف المتعلقة بشخص المسافر أثر فيما يرتبه العقد من التزامات، ذلك أنه تبقى أجره السفر مكتسبة بكاملها من الناقل عندما تبدأ الرحلة إذا طرأ خلال هذه الأخيرة حادث يخص الشخص المسافر ويعيقه عن متابعة السفر(55).

(52) إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص183.

(53) كمال حمدي، المرجع السابق، ص 799.

(54) المادة 830 ق.ب.ج.

(55) نص المادة 1/834، ومن هذه الظروف المتعلقة بشخص المسافر كالوفاة مثلاً أو المرض الذي يضطر معه المسافر لإلغاء السفر.

ثانيا: القزام المسافر بمراعاة النظام في السفينة

يلتزم المسافر بتنفيذ تعليمات الناقل بدءا من حضور المسافر في الميعاد والمكان المبينين في تذكرة السفر ثم الركوب في الأماكن المعدة للركاب والجلوس والإقامة في الأماكن الموضحة في تذكرة السفر، هذا فضلا عن الإلتزام بتنفيذ جميع أوامر الربان الخاصة بالمحافظة على حسن النظام والأمن في السفينة تحت طائلة العقوبات التأديبية، ومن ثم وجب على المسافر حفظا للنظام والأمن وحفظا للأرواح والأموال الامتثال بمراعاة النظام في السفينة⁽⁵⁶⁾. كما يلتزم المسافرون بعدم شحن لأية مواد قابلة للالتهاب، أو متفجرة أو خطيرة أو يكون استردادها أو تصديرها محظورا أو غير مطابق لقوانين الجمارك و الشرطة، كل مخالفة لهذا الحظر يتعرض لعقوبة 5200د.ج تجاه المؤسسة دون الإخلال بالمسؤولية التي يثيرها اتجاه المؤسسة من جراء الأضرار و المصاريف الناجمة عن عملية شحن هذه المواد دون الإخلال كذلك بالعقوبات المنصوص عليها في القوانين الجزائرية و الأجنبية⁽⁵⁷⁾.

⁽⁵⁶⁾ عدلي أمير خالد، قواعد وأحكام عقد النقل البحري في ضوء قانون التجارة البحرية والمعاهدات والبروتوكولات الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2006، ص118. وفي هذا الصدد تنص المادة الثالثة من الشروط العامة للنقل وفقا لما تحدده المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين على أنه: " يلتزم المسافرون في جميع الأحوال، بالامتثال بجميع الأنظمة التي تحددها المؤسسة على متن بواخرها و لايمكنهم الدخول إلى غير المحلات المشار إليها على متن بواخرها ولا يمكنهم الدخول إلى غير المحلات المشار إليها على تذاكرهم إلا بترخيص من المحافظ ويلزم كل مخالف لهذه التعليمات بدفع ثمن إضافي (بزيادة 50%) للدرجة الأعلى الأكثر ارتفاعا دون التعرض لأية متابعات".

(المادة السابعة من الشروط العامة للنقل للمؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين.⁵⁷

الفرع الثاني

التزامات الناقل

إذ يرتب عقد النقل البحري للركاب في ذمة الناقل مجموعة التزامات هي الإلتزام بجعل السفينة صالحة للملاحة، والإلتزام بنقل المسافرين من ميناء القيام وفقاً لشروط العقد وتوصيله سليماً إلى جهة الوصول، والإلتزام بنقل أمتعته أيضاً. و سنتناول فيما يلي هذه الإلتزامات.

أولاً: الإلتزام بجعل السفينة صالحة للملاحة

يلتزم الناقل بإعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ الرحلة المتفق عليها، وعلى هذا فإنه يلزم أن يكون هيكل السفينة متيناً حتى يتحمل مخاطر الملاحة البحرية، كما يلزم أن يتوافر للسفينة المعدات والأجهزة الملاحية التي جرى العمل على الاستعانة بها كالبوصلة والخرائط وغيرها، ويدخل في تجهيز السفينة تزويدها بربان وضباط مؤهلين لإدارتها تماماً، فضلاً عن تجهيزها بالمؤمن والوقود بما يتفق والرحلة المتعاقد عليها⁽⁵⁸⁾، وتصبح السفينة غير صالحة للملاحة حينما تصبح في حالة غير مرضية لا يمكن معها الإبحار دون تعريض أرواح من عليها لخطر شديد، وذلك بسبب عدم ملائمة السفينة مثل عدم ملائمة بدن السفينة أو معداتها أو آلاتها أو طاقمها.

و اصطلاح صلاحية السفينة للملاحة هو اصطلاح نسبي بمعنى أن السفينة قد تكون صالحة للملاحة لرحلة معينة وغير صالحة للملاحة لرحلة أخرى. كما قد تكون صالحة للملاحة في زمن معين وغير صالحة للملاحة في زمن آخر. وعلى هذا فشرط الصلاحية للملاحة عند تطبيقه يختلف من سفينة إلى أخرى ومن رحلة إلى أخرى. وهناك متطلبات ذات طبيعة أساسية أو جوهرية يترتب على تخلفها اعتبار السفينة غير

⁽⁵⁸⁾ عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 388، 389.

صالحة للملاحة و المتطلبات ذات الطبيعة الأساسية أو الجوهرية هي تلك المتطلبات التي تتطلبها القواعد الدولية⁽⁵⁹⁾.

وبالنظر إلى شمول التنظيم القانوني لشروط السلامة والصحة في مجال النقل

البحري، يمكن القول بأن هذه الشروط تدور حول ثلاث مجموعات من الأحكام:

الأحكام الخاصة بسلامة السفن، والأحكام الخاصة بتأهيل الطاقم البحري، والأحكام الخاصة بخطوط الشحن⁽⁶⁰⁾.

وفي إطار تقوية الضمانات التي من شأنها تأمين سلامة الركاب، يفرض المشرع الجزائري التزاما بضرورة مطابقة السفينة لمعايير السلامة المعمول بها دوليا وعلى جميع السفن بمختلف أشكالها، بأن تتم المعايير طبقا للقواعد الخاصة وذلك بالإستناد لأحكام الاتفاقيات الدولية والتي تكون الجزائر طرفا فيها⁽⁶¹⁾. وهنا يظهر دور شركات التصنيف وكذلك السلطات الإدارية الوطنية، ولذلك فكل سفينة تقوم بالملاحة البحرية يجب أن تكون على حالة صالحة للملاحة ومجهزة تجهيزا مناسباً، وصالحة للاستخدام الذي خصصت له⁽⁶²⁾.

كما أنه، لا يمكن استخدام السفينة للملاحة البحرية إذا لم تتوفر فيها شروط الأمن المقررة خاصة فيما يلي:

أ. بناؤها وعدتها وآلاتها والتجهيزات الموجودة على متنها وكذلك وسائلها الخاصة بالإشارات والإنقاذ والوقاية وإخماد الحريق.

ب. الطفو والثبات وخطوط الشحن.

ج- أجزاء الدفع والقيادة.

د- عدد أفراد الطاقم وأهليتهم المهنية.

و الشروط الأخرى المطلوبة والخاصة بسلامة الملاحة وسلامة الأرواح في البحار⁽⁶³⁾.

⁽⁵⁹⁾ ربان مدحت عباس خلوصي، السفينة والقانون البحري، بدون اسم ومكان النشر، 1993، ص36-37. ⁽⁶¹⁾ هاني دويدار، النظام القانوني للسلامة و الصحة في مجال النقل و خاصة النقل البحري، 2002، بدون مكان النشر، ص72-73.

⁽⁶¹⁾ المادة 223 من ق.ب.ج

⁽⁶²⁾ عملا بنص المادة 222 ق.ب.ج.

⁽⁶³⁾ نص المادة 223 ق.ب.ج

لذلك، يفرض المشرع أن تزود كل سفينة بالعتاد والآلات و التجهيزات الملائمة، ويتعلق الأمر في هذه الحالة بالتسليح التقني و المادي للسفينة بكل تجهيزات الملاحة و الأمن التي يتم تثبيتها في السفينة فتصبح جزءا من النظام الداخلي لها كالزورق، القارب، المرساة، الحبال المعدنية، الأشرعة، البكرات وكل الوسائل الأخرى التي تعد ضرورية للملاحة(64).

كما أن الشروط الخاصة بسلامة الملاحة البحرية، ولاسيما ما يتعلق منها بالملاحة التجارية المتعلقة بنقل البضائع والمسافرين، لا تمارسه إلا السفن المحددة في المادة 13 من القانون البحري الجزائري من جهة، ووفقا للشروط التي جاءت بها المادة 223 من نفس القانون من جهة أخرى.

وما تجدر الإشارة إليه، هو أن تشتمل السفينة على شروط الأمن المقررة خلال جميع مراحل استغلالها، إلى غاية انتهاء الخدمة التي وضعت من أجلها ولا يمكن لأي سفينة أن تبدأ بالإبحار إذا لم تكن مزودة بشهادة الملاحة بما يسمح قيامها بأعمال الملاحة البحرية كما أن استيفاء السفينة لهذه الشروط، بما يضمن سلامة الركاب، يقتضي الأمر إخضاعها لما يعرف بالتفتيش الخاص بسلامة السفينة، للتأكد من أنها توجد في حالة مرضية تناسب الملاحة التي عينت للقيام بها وتتوفر فيها شروط الملاحة الجيدة وتستجيب لنصوص الاتفاقيات الدولية الخاصة بسلامة الملاحة وسلامة الأرواح وكذلك لأحكام الأمن النظامية، إذ تخضع كل سفينة لتفتيشات ومعاينات تسمى "تفتيش الوضع في الخدمة" أو التفتيش الدوري" أو "التفتيشات الإضافية عند الاقتضاء"(65).

كما يقتضي الأمر، وقبل وضع السفينة في الخدمة، أن يشتمل التفتيش على الفحص الكامل لبنيتها وتمديداتها اللاسلكية الكهربائية وآلات الإنقاذ وماكيناتها ومعدات تجهيزات، ويمكن كذلك أن تخضع أي سفينة أيضا لتفتيش يسمى تفتيش السفر قبل مغادرتها أحد الموانئ الجزائرية. ويمكن أن يجري هذا التفتيش بمبادرة من رئيس

(1) دريسي أمينة، مذكرة ماجستير في قانون الأعمال الموسومة ب: حالات دفع مسئولية الناقل البحري (الحالات

المتعلقة بأفعال التابعين البحريين و الحالات المتعلقة بالمنشأة البحرية)، إشراف أ. حبار محمد(الابن)، جامعة

وهران، كلية الحقوق، السنة الجامعية 2007-2008، ص 143، والمسجلة تحت رقم 214.

(65) وهو ما نصت عليه المادة 228 ق.ب.ج.

المنطقة البحرية أو بطلب من مالك السفينة أو من المجهز الغير مالك للسفينة أو من الربلي أو من طاقم السفن⁽⁶⁶⁾.

وعلى إثر القيام بعملية التفتيش، تقوم السلطة الإدارية البحرية المختصة بتزويد كل سفينة تنقل المسافرين بشهادة للسلامة لا تتعدى مدة صلاحيتها سنة واحدة، على أن يتم تجديدها عند انتهاء مدة صلاحيتها بنفس الشروط التي سلمت فيها⁽⁶⁷⁾.

ولغرض التحقق من صلاحية شهادات أمن السفن الناقلة للركاب والتحقق من أنها تتوفر فيها شروط الصلاحية الملاحية الجيدة وظروف العمل والصحة والأهلية القانونية على متنها وبصفة عامة إذا كانت حالتها تنطبق على البيانات المدرجة في شهادات سلامة السفن، فإن كل سفينة موجودة في الموانئ الجزائرية تكون في كل وقت عرضة لمراقبة السلطة الإدارية البحرية.

وبالإضافة إلى إعداد السفينة ولتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة، فإن الناقل يلتزم بإعداد غرف السفينة أو أما كن الإعاشة⁽⁶⁸⁾ المخصصة للركاب توفيراً للراحة للمسافر وحماية للطاقم والركاب من الضوضاء.

هذا ولا يشترط صلاحية السفينة للملاحة عند بدء الرحلة فقط بل يشترط صلاحية السفينة للملاحة منذ بداية الرحلة وحتى نهايتها ويترتب على ذلك مسؤولية الناقل نتيجة عدم صلاحية السفينة للملاحة. فتقوم مسؤولية هذا الأخير على أساس الخطأ الملاحي من جهة عندما يتعلق الأمر بتجهيز السفينة كما أسلفنا، وعلى أساس الخطأ التجاري من جهة أخرى بكل ما من شأنه الإخلال بالالتزام ضمان السلامة، كما في حالة إقتال كاهل السفينة (la surcharge du navire) بتحميلها بعدد من الركاب لا يتفق مع ما هو مرخص لإستغلالها التجاري⁽⁶⁹⁾.

⁽⁶⁶⁾ وهو ما يستفاد من نص المادة 232 ق.ب.ج.

⁽⁶⁷⁾ وفقاً لما نصت عليه المادة 248 ق.ب.ج.

⁽⁶⁸⁾ أماكن الإعاشة هي غرف النوم، قاعات الطعام، أماكن النظافة الصحية، الأماكن المخصصة كمستشفى للسفينة.

⁽⁶⁹⁾ Abdoulay Dia, la sécurité du passager dans le transport maritime au Sénégal, mémoire de maîtrise, université Gaston Berger de Saint Louis du Sénégal, section de droit de l'entreprise, année 2005, p.21-22.

والتزام الناقل بصلاحية السفينة طوال مدة الرحلة هو التزام بتحقيق نتيجة، وهذا يعني أن الناقل لا يستطيع الإفلات من المسؤولية عن الضرر المؤدي للوفاة والإصابات الجسمانية للراكب نتيجة عدم صلاحية السفينة للملاحة بإثبات قيامه وتابعيه باتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة للمحافظة على سلامة الراكب والعناية بها⁽⁷⁰⁾.

(طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الثانية، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2007، ص159-

160. 70

1- صلاحية السفينة للملاحة:

يلتزم الناقل بإعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ السفر المتوقع عليه، ويلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة السفر. ويتبين من ذلك أن الناقل ليس فقط ملزم بتجهيز سفينة صالحة للملاحة بل و الإبقاء عليها صالحة للملاحة(71).

وهذا على خلاف النص الوارد بمسؤولية ناقل البضائع، إذ يتعين على الناقل بذل الهمة الكافية للمحافظة على صلاحية السفينة للملاحة، وهذا التزام ببذل عناية. أما الأول وهو الخاص بنقل المسافرين فهو التزام بتحقيق نتيجة، إلا أن طبيعة هذا الالتزام بالصلاحية في القانون المصري واحدة في كلتا الحالتين وفي ذلك لا يختلف عن المشرع الفرنسي الذي فرق في شدة التزام الناقل بين التزامه في حالة نقل البضائع وبين التزامه في نقل الأشخاص من حيث أنه اعتبر فقط هذه الحالة هي التزام بتحقيق نتيجة .

والالتزام بضمان صلاحية السفينة للملاحة و المحافظة عليها طوال مدة الرحلة البحرية غير ملزم للناقل طبقاً لأحكام القانون الفرنسي إلا في حالة نقل الأشخاص، أما في حالة نقل البضائع فلا يلزم الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة إلا عند لحظة بداية الرحلة البحرية. هذه الشدة قبل ناقل الأشخاص تعود إلى أن حماية الإنسان في سفره تختلف عن حماية البضائع في حالة نقلها(72).

تنص المادة 94 من الاتفاقية العامة سولاس لسنة 1974 على ما يلي :

1- تمارس كل دولة ممارسة فعلية ولايتها ورقابتها في الشؤون الإدارية والتقنية و الاجتماعية على السفن التي ترفع علمها .

2- وعلى كل دولة بوجه خاص :

أ- أن تمسك سجلاً للسفن يتضمن أسماء السفن التي ترفع علمها وصفاتها الخاصة، عدا السفن التي لا تنطبق عليها بسبب صغر حجمها الأنظمة الدولية المقبولة عموماً.

¹⁾ David Peano, sécurité et sûreté maritime : de l'élaborations des textes a la difficulté de mise en œuvre, univ. de droit d'économies et des science d'aix- Marseille, faculté de droit et de science politique, année 2003, p.72-76.

²⁾ Antoine Vialard, op.cit, p.448 alinea517.

ب- وأن تضطلع بالولاية بموجب قانونها الداخلي على كل سفينة ترفع علمها وعلى ربانها وضباطها وأفراد طاقمها في صدد المسائل الإدارية و التقنية و الاجتماعية المتعلقة بالسفينة.

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

أ- بناء السفن ومعداتنا وصلاحياتها للإبحار ،

ب- تكوين طواقم السفن ، وشروط العمل الخاصة بهم ، وتدريبهم ، أخذة في الاعتبار الصكوك الدولية المنطبقة ،

ج- استخدام الإشارات والمحافظة على الاتصالات ومنع المصادمات .

4- تتضمن هذه التدابير ما يكون ضروريا لتأمين :

أ- أن تخضع كل سفينة قبل التسجيل وعلى فترات متناسبة بعد ذلك ، للتفتيش من قبل مفتش سفن مؤهل وأن تحصل من الخرائط والمنشورات الملاحية ومن أدوات و أجهزة الملاحة ما يكون ملائما لسلامة ملاحتها،

ب- أن تكون كل سفينة في عهدة ربان وضباط تتوافر فيهم المؤهلات المناسبة، وبوجه خاص في مجالات قيادة السفن والملاحة والاتصالات والهندسة البحرية، وأن يكون طاقم السفينة مناسبا من حيث المؤهلات و العدد لنوع السفينة وحجمها وآلاتها ومعداتنا .

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

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

6- يجوز لدولة لها أسباب واضحة للاعتقاد بأن 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 وتتخذ إذا رأت ذلك مناسباً ، 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 الدولة شأن بها وتتجم عنها خسارة في الأرواح أو إصابات خطيرة تلحق برعايا دولة أخرى أو أضرار خطيرة تلحق بسفن أو منشآت تابعة لدولة أخرى، أو بالبيئة البحرية. وتتعاون دولة العلم والدولة الأخرى في أي تحقيق تجريه تلك الدولة الأخرى في أي حادث بحري أو حادثة ملاحية من هذا النوع.

وقد اشتملت هذه المادة، على ضوابط الملاحة البحرية المتعلقة بالسلامة البحرية بما فيها الضوابط الخاصة ببناء السفن ومعاينتها، الضوابط الخاصة بطاقم السفينة ورجال البحر و الضوابط الخاصة بمنع المصادمات في البحر وحماية البيئة البحرية . أن ضوابط السلامة البحرية هي جملة من التدابير التي يجب مراعاتها من قبل السفينة نفسها أثناء ملاحتها أو من قبل دولة علمها من خلا ل الواجبات الملقاة على عاتقها، وهي تتمثل أساساً في مراقبة صحة وسلامة بناء سفنها.ويمكن حصر هذه الضوابط جملة في كل المقاييس التي تضمن السلامة في البحار والمحافظة على الأرواح ومنع التصادم البحري، مع ما يقتضي ذلك كله من مؤهلات لربابنة السفن وأطقمها، وإخضاع هذه السفن للتفتيش من قبل المؤهلين من ذوي الخبرة في هذا الميدان⁽⁷³⁾. والراجح أن اهتمام المنتظم الدولي بموضوع السلامة في البحار وتأمين الأرواح فيها كان ابتداء من معاهدة 20جانفي 1914 المتعلقة بتأمين سلامة الأرواح وتأمين الأمن البحري، وهذا عقب الحادثة المروعة التي تعرضت لها الباخرة تيتانيك (TITANIC) كما أنه و على ضوء المادة السابقة يمكن التمييز في إطار قابلية السفينة للملاحة بين المعايير الدنيا الخاصة بالجوانب التقنية من جهة، و المعايير الدنيا الخاصة بالعنصر البشري من جهة أخرى.

⁽⁷³⁾ زازة لخضر، رسالة دكتوراه ، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار، جامعة وهران، كلية الحقوق، السنة الجامعية2009-2010 ، ص 97.

أ. المعايير الدنيا الخاصة بالجوانب التقنية:

بالفعل توجد عدد من القواعد المهنية التي تمت صياغتها في إطار اتفاقيات أو من خلال قرارات صادرة عن المنظمة البحرية الدولية، فهي إن كانت تهدف في الأصل إلى ضمان سلامة السفينة، فإنها في ذات الوقت، تساهم بشكل غير مباشر في المحافظة على سلامة الركاب، وفي هذا السياق يجب الإشارة إلى قواعد ومعايير السلامة التي نصت عليها اتفاقية لندن بشأن سلامة الأرواح البشرية في البحر المعروفة اختصاراً باتفاقية سولاس، (Solas safe of life et sea) التي أبرمت بتاريخ 1 نوفمبر 1974⁽⁷⁴⁾، وتحدد هذه الاتفاقية معايير السلامة التي يجب مراعاتها فيها يخص تصميم السفن التجارية وبنائها وتجهيزها، ومعايير السلامة الخاصة بنقل البضائع الخطيرة ووسائل مراقبة احترامها من طرف السفن من خلال السلطات التي تمارسها دولة العلم أو دولة الميناء في هذا الإطار⁽⁷⁵⁾.

ولضمان تنفيذ هذه القواعد والمعايير الدولية تخول اتفاقية سولاس لأية دولة الحق في الاحتفاظ بكل سفينة تدخل أحد موانئها والتي تكون غير صالحة للملاحة، إلى أن تقوم بالإصلاحات الضرورية والاستجابة للمعايير الدولية فيما يخص السلامة⁽⁷⁶⁾.

وقد صادقت الجزائر على معاهدة سولاس SOLAS 1974 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 أيضاً على البروتوكول الملحق بها أيضاً الموقع بل رين في 11 نوفمبر 1988 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 449/2000 المؤرخ في 23 ديسمبر 2000.

⁽⁷⁴⁾ غداة غرق سفينة (Titanic) سنة 1912، انعقد مؤتمر بلندن لإعداد معايير سلامة الأرواح البشرية في البحر safe of life at sea حيث مازالت المعاهدة الأكثر أهمية لتحقيق السلامة في البحار. وفي هذا الشأن تم إقرار اتفاقية لندن لسنة 1974 (Solas) التي حلت محل الاتفاقية التي سبقتها وتدخل اتفاقية سنة 1974 إلى حيز التنفيذ بتاريخ 25 ماي 1978 (المعدل مرتين) وسنة 1988 والذان سيدخلان حيز التنفيذ على التوالي في فاتح ماي 1981 وفي 03 فبراير 2000.

⁽⁷⁵⁾ Mali, l'état de navigabilité du navire, mémoire pour le D.E.S.S de droit maritime et des transports, directeur de recherche M. Christian Scapel, univ. de droit d'économies et des science d'aix Marseille, faculté de droit et de science politique, année 2005, p.106-107.

⁽⁷⁶⁾ محمد البزاز، حماية البيئة البحرية دراسة في القانون الدولي، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006، ص 202، 203.

وإضافة إلى اتفاقية سولاس 1974، فقد أبرم العديد من الإتفاقيات التي اهتمت بجانب سلامة بناء السفن و معاينتها. ومما يمكن ذكره في هذا السياق، الإتفاقية الدولية لقياس الطنة المعتمدة في لندن بتاريخ 23/06/1969 ودخلت حيز التنفيذ في 18/7/1982، وقد أوردت هذه الإتفاقية أحكاما عدة فيما يخص تفتيش ومعاينة السفن، منها المادة 12 التي ذهبت إلى إقرار نفس ما أقرته المادة 19 في مادتها الأولى من حيث وجوب إخضاع السفينة التي تحمل علم دولة متعاقدة أثناء تواجدها في موانئ الدول الأخرى المتعاقدة أيضا إلى تفتيش من قبل ضباط مفوضين من قبل تلك الحكومات، ويقتصر عمل هؤلاء المفتشين خصوصا في إثبات أن الخصائص السفينة وبنائها وتصاميمها مطابقة للبيانات المسجلة في شهادة الطنية الدولية 1969، و أن هذه الشهادة نفسها التي تحملها السفينة سارية المفعول.

وعلى غرار اتفاقية لندن سالفة الذكر، سارت أيضا الإتفاقية الدولية لخطوط الشحن لعام 1966 المعتمدة في لندن في 5/4/1966 ودخلت حيز التنفيذ في 21/8/1968، حيث تخضع المادة 21 منها السفن إلى تفتيش من قبل ضباط مؤهلين وهذا حتى بالنسبة لتواجدها في موانئ الدول الأخرى المتعاقدة. ويهدف هذا التفتيش إلى التثبت من أن السفينة غير محملة بما يتعدى الحد المسموح به في الشهادة، وأن وضع خط الشحن فيها مطابق لما هو محدد بموجب شهادتها أيضا، كما وحدت المادة 19 منها في فقرتها أ، ب معايير لا يمكن للسفينة أن تبحر من دون توافرها، وقد قضت المادة 21 سالفة الذكر بوجوب أن يتناول التفتيش هذه المسائل والمعايير للتأكد من أن السفينة لم يحدث بها تغيير جوهري يجعلها غير صالحة للإبحار .

وجدير بالذكر أيضا، أن موضوع السلامة البحرية وحماية الأرواح لذي أوردته معاهدة سولاس قد لقي بدوره تعديلات عديدة سواء بإضافة أحكام أخرى للمعاهدة نفسها جاءت في ملحقين هما : الملحق الموقع بلندن بتاريخ 11 نوفمبر 1988، والملحق المعتمد بلندن أيضا بتاريخ 17 فيفري 1978، أو في شكل جملة من الاتفاقيات التي عززت بدورها اتفاقية سولاس سالفة الذكر.

ومن هذه الإتفاقيات، يمكن ذكر كل من الاتفاقية الدولية ل 27 أبريل 1979 الخاصة بالبحث و الإنقاذ في البحر والموقعة في هامبورغ، الاتفاقية الدولية المتعلقة

بالاتصالات اللاسلكية البحرية بواسطة الأقمار الاصطناعية Inmarsat الموقعة في لندن في 3 سبتمبر 1976 ، الاتفاقية المتعلقة بالبرنامج الدولي لنظام الأقمار الصناعية المتعلق بالبحث و الإنقاذ في البحر COSPAS/SARSAT الموقع في باريس بتاريخ أول جويلية 1988 الاتفاقية الدولية لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية الموقعة بروما في 10 مارس 1988، مذكرة التفاهم حول مراقبة السفن من طرف دولة الميناء في منطقة حوض البحر الأبيض المتوسط الموقعة بما ل ط بتاريخ 11 جويلية 1997.

ولعل أهم ما توصل إليه المنتظم الدولي بخصوص إقرار منظومة شاملة تعزز سلامة الملاحة البحرية و المحافظة على الأرواح ، تتمثل في المؤتمر الدولي المنعقد برعاية المنظمة البحرية الدولية OMI في الفترة الممتدة بين 9 و 13 ديسمبر 2002 توصلت خلالها المنظمة إلى إقرار بعض التعديلات على معاهدة سولاس 1974 وإدراج توصيات بلغ عددها 11 توصية، وقد بدأ العمل بها ابتداء من جويلية 2004. ويعتبر أهم إنجاز حققته المنظمة من خلال مؤتمرها لعام 2002، إقرارها لمنظومة المدونة الدولية لتسيير سلامة السفن و الموانئ ⁷⁷ ISPS CODE والذي يهدف أساسا إلى ضمان التامين التام لسلامة السفن و الموانئ و الملاحة ضد كل الأخطار المحتمل حدوثها، وكذا ما هي المقاييس الواجب اتخاذها في مواجهة كل حالة على حدة(78).

ب- المعايير الدنيا الخاصة بالعنصر البشري:

بالموازاة مع الصكوك الدولية السابقة، التي تهتم ال سرفن فيما يخص معايير تصميمها وتجهيزها، تجدر الإشارة إلى وجود قواعد دولية أخرى تتعلق بسلامة ال سرفن، ويتعلق الأمر برجال البحر أي تلك الشروط و المعايير التي تخص الكفاءة المهنية، واحترام قواعد الشغل بالنسبة للعنصر البشري المكلف بقيادة أو العمل على متن السفن التجارية، فهي قواعد دولية تحدد المعايير الدنيا المتعلقة بتشغيل أطقم السفن التجارية وتأهيل البحارة وتوفير ظروف أفضل لعملهم ومعيشتهم، والتي نصت عليها

⁷⁷THE INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE.

(2) زازة لخضر، المرجع السابق، ص 128-129.

بالخصوص الاتفاقية المبرمة في إطار المنظمة البحرية الدولية بلندن بتاريخ 7 جويلية 1978، والتي دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 28 أبريل 1984، والمتعلقة بمستويات أو معايير تكوين أو تدريب العاملين في البحر، وإصدار الشهادات وأعمال المناوبات لهم (79).

وهكذا وفي إطار انشغالها بتحسين الشروط العامة للسلامة البحرية فقد أشرفت المنظمة البحرية الدولية على عقد اتفاقية لندن لسنة 1978، وتحدد هذه الاتفاقية القواعد الأساسية بشأن تكوين وتسليم شهادات ربانة السفن ورئيس الميكانيكيين وضباط الآلات، وتجزئ هذه الاتفاقية لصالح دولة العلم إقرار أساليب تكوين تختلف عن الأساليب التي تضمنتها الاتفاقية لكنها تشترط معادلتها لهذه الأخيرة، وإخبار المنظمة البحرية الدولية (O.M.I) بذلك كما تخول هذه الاتفاقية لصالح دولة الميناء، سلطة المراقبة من أجل التحقق من كون رجال البحر العاملين على متن السفن التي تلج موانئها متوفرة على شهادات مطابقة للقواعد أو المعايير الدولية وإذ تبين لدولة الميناء أن غياب هذه الشهادات يمثل خطرا على سلامة الأشخاص والأموال والبيئة، فإنه يحق لها أيضا اتخاذ التدابير الضرورية لمنع السفينة من الإبحار إلى حين انضباطها للمقتضيات الاتفاقية وبالشكل الكافي الذي يستبعد الخطر (80)، وتمارس دولة الميناء سلطة المراقبة هذه إزاء جل السفن التي تلج موانئها، بما في ذلك السفن غير المسجلة في الدول المتعاقدة، وذلك حتى لا تستفيد هذه الأخيرة بمعاملة تفضيلية (81)، ومن جهة أخرى ومن أجل محاربة ظاهرة السفن غير المنضبطة، لا سيما السفن المسجلة تحت أعلام المجاملة، فإن اتفاقية منظمة العمل الدولية رقم 147 المعتمدة بتاريخ 24 أكتوبر 1976 بشأن المعايير الدنيا الواجب مراعاتها على متن السفن التجارية والمعدلة ببروتوكول سنة 1996، فإنها تلزم (82) الدول الأطراف بسن قوانين ولوائح ترسي بالنسبة للسفن المسجلة على أراضيها، معايير للسلامة فيما فيها معايير الكفاءة وساعات

(79) المرسوم رقم 88/88 المؤرخ في 26 أبريل 1988 المتضمن مصادقة الجزائر على المعاهدة الدولية المتعلقة بمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال المناوبة للملاحين لعام 1978.

(80) المادة 10 من اتفاقية سنة 1978.

(81) المادة 10 الفقرة 5 من الاتفاقية الدولية لمنظمة العمل الدولية لسنة 1976.

(82) المادة 2 من اتفاقية 1976.

العمل وتزويد السفن بالأطعم، تأميننا لسلامة الحياة على متنها، كما تقضي اتفاقية سنة 1976 وبروتوكول سنة 1996 الملحق بها (83)، بحق دولة الميناء في مراقبة السفن التي تتوقف في موانئها أثناء مسار نشاطها العادي أو لسبب يتعلق بتشغيلها من أجل التحقق من مراعاة هذه السفن للقواعد والمعايير الواردة في أو قيادة السفن أثناء الرؤية المحدودة (84)، و "قواعد الأنوار والعلامات" (85)، و "قواعد الإشارات الصوتية والضوئية" (86)، وضمن هذه القواعد نجد بالخصوص تأكيد الاتفاقية على نظام تقسيم المرور (87).

ومن أجل التقليل من مخاطر التصادم بين السفن، وإلى جانب القواعد الخاصة بتنظيم المرور البحري، وكثافة استعمال عدد من الطرق البحرية قد فرض تتميم هذه القواعد بأنظمة لتقسيم المرور، وهكذا ومنذ مدة طويلة اعتادت عدد من الدول أن تفرض على السفن الرافعة لعلمها الإبحار في طرق محددة، على الأقل في المناطق التي تعرف كثافة المرور، فهذه الطرق التي يجب أن تسلكها السفن في أحد الاتجاهين صعودا أو هبوطا، والتي تم الفصل بينها بمنطقة عازلة يحظر المرور فيها، مثلما هو معمول به بالنسبة للطرق السيارة les autoroutes، تعرف في الممارسة البحرية بنظام تقسيم المرور. ويعد هذا النظام أسلوبا في تنظيم حركة المرور البحري، وقد أخذت به تشريعات وطنية في البداية ليتم فيما بعد تعميمه إقليميا، من خلال اتفاقيتين جهويتين أبرمتا سنة 1929 و 1948 بشأن منطقة شمال الأطلسي وسيعمل المجتمع الدولي على إضفاء الطابع العالمي عليه، من خلال القرارات التي أصدرتها المنظمة البحرية الدولية ومن خلال اتفاقيتي سولاس لسنتي 1960 و 1974 وكذا اتفاقية لندن لسنة 1972 بشأن منع التصادم في البحر (88).

(83) المادة 14 الفقرة 1 من اتفاقية 1976.

(84) القاعدة 16 من اتفاقية سنة 1972.

(85) القواعد من 20 إلى 31 من اتفاقية سنة 1972.

(86) القواعد من 32 إلى 38 من اتفاقية سنة 1972.

(87) القاعدة 10 من اتفاقية سنة 1972.

(88) القاعدة 10 من اتفاقية سنة 1972.

2- شروط الملاحة الآمنة:

أمام ازدياد الطلب العالمي على استعمال السفن كأداة رئيسية في التبادل والنقل التجاري بين مختلف البلدان، وارتفاع حركة الملاحة البحرية. قام المجتمع الدولي على صياغة وتطوير قواعد دولية موحدة يحترمها كل مستعملي المجالات البحرية، بما يساهم في فرض أنظمة موحدة لتنظيم الملاحة البحرية، من خلال أنظمة تقسيم المرور (séparation des trafics) من جهة، وتوفير المعدات التقنية المساعدة على الملاحة لضبط حركة تنقل السفن من جهة أخرى. نظرا لأن الأمن البحري بطبيعته ذو طبيعة عالمية فليس هناك أمن يسمح لكل دولة أن تعتمد على نفسها إشارات وقواعد للسير في البحار تختلف عن باقي الإشارات و القواعد التي تستعملها بقية الدول.

أ- أنظمة تقسيم المرور:

بهدف تنظيم المرور البحري، فقد توصل المجتمع الدولي، عبر المنظمة البحرية الدولية، إلى اعتماد اتفاقية لندن بتاريخ 20 أكتوبر 1972 بشأن الوقاية من التصادم في البحر⁽⁸⁹⁾، والتي أرست مجموعة من القواعد الدولية لمنع التصادم بين السفن أثناء ملاحتها، وتشمل "قواعد الإبحار والمشاورة" التي تحكم قيادة السفن تحت أية ظروف للرؤية⁽⁹⁰⁾.

هذا الأخير مجبرا على مراعاة عدد من الضوابط والممرات أثناء قيادته للسفينة⁽⁹¹⁾، نظاما إلزاميا تجبر السفن على مراعاته، وأن الإخلال به تترتب عنه مسؤولية ربان السفينة المعنية أو تجهزها.

وإذا كان نظام تقسيم المرور هو عبارة عن ممرات بحرية موصى بها (recommandés) من قبل المنظمة البحرية الدولية، إلا أن الدول تعمل على مراعاتها مما أضفى عليها فعلا طابع الإلزامية.

⁽⁸⁹⁾ المعروفة باتفاقية (COLREG) (les abordages en mer –collision régulation) والتي دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 15 جويلية 1977، وقد عدلت سنوات 1981 و 1987 و 1989 و 1993، وهي تعديلات دخلت جلها حيز التنفيذ آخرها سنة 1995.

⁽⁹⁰⁾ القواعد من 8 إلى 14 من اتفاقية سنة 1972.

⁽⁹¹⁾ محمد البزاز، المرجع السابق، ص 208-209-210.

وبالنظر لما أفرزته هذه التجربة من نتائج موضوعية، فقد قامت جمعية المنظمة سنة 1971 بإدخال تعديلات على اتفاقية لندن بشأن سلامة الأرواح في البحار (Solas) لسنة 1960 وذلك من أجل تحسين المرور البحري، وتهتم هذه التعديلات بالخصوص النص على إجبارية استعمال هذا النظام⁽⁹²⁾.

ب- المعدات التقنية المساعدة على الملاحة:

أكد أن نجاح نظام تقسيم المرور يتوقف أيضا على إقامة عدد من المعدات والمنشآت المساعدة على الملاحة، وهكذا وموازا مع دراسة مشاريع الطرق البحرية، قررت المنظمة البحرية الدولية أن تخضع للدراسة من جهة، مشروع يلزم السفن بالتوفر على خرائط وكشافات بحرية تحدد خطوط السير الموصى بها، ومن جهة أخرى مشروع للقيادة وتوجيه السفن عن بعد عند اقترابها من الموانئ كما هو معمول به في ميدان الملاحة الجوية.

كما أن التطور الهائل الذي مس ميدان الاتصالات عبر الأقمار الاصطناعية ومزاياه في ميدان السلامة البحرية بالنظر لسرعة الإشعار ودقة التحديد، قد أتاحت إمكانية الاستفادة من هذا التطور التكنولوجي. فمذ سنة 1976 ثم اعتماد اتفاقية بشأن نظام الاتصال البحري عبر الأقمار الاصطناعية⁽⁹³⁾ INMAR-SAT والمعدلة سنوات 1985 و 1989 و 1994 و 1998. وفي هذا السياق، لابد من الإشارة إلى النظام الشامل للاستغاثة والسلامة البحرية⁽⁹⁴⁾ (Global Maritime Distress and Safety system) (GMASS) وهو نظام دولي جد متطور في ميدان الاتصالات بالأقمار الصناعية والاتصالات الأرضية، وذلك بصورة غير معقدة تتيح للأفراد استخدام أغلبية وسائل الاتصال الخاصة بهذا النظام مع السرعة الفائقة في تحذير المحطات المختصة على البر، وكذلك السفن في حالة وقوع حادث بحري، مما سيحقق سرعة تحريك عمليات الإنقاذ.

⁽⁹²⁾ محمد البزاز، المرجع السابق، ص 206-207.

⁽⁹³⁾ ودخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ بتاريخ 16 جويلية 1979.

⁽⁹⁴⁾ بشأن النظام الشامل للبحث والإغاثة بواسطة الأقمار الصناعية :

(le système globale de satellite pour les recherches et le sauvetage)

وعلى كل حال، بالرغم من الطابع التقني لهذه القواعد التي تهم السلامة البحرية عموماً، فإن اعتمادها قد قلص بشكل واضح من حرية الملاحة التي كانت تتمتع بها تقليدياً السفن التجارية مقارنة بميدان الملاحة الجوية حيث أصبح رهنها المسار الذي تتبعه السفينة، خلال رحلتها البحرية غير خاضع بشكل خالص لتقديرات الربان، إنما أضحى هنا الأخير مجبراً على مراعاة عدد من الضوابط والممرات أثناء قيادته للسفينة⁽⁹⁵⁾.

وفيما يخص مدى تشديد المسؤولية فإنه يلتزم الناقل بإعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة و لتنفيذ السفر المتفق عليه، ويلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة السفر. فالناقل ملزم في هذا الإطار بثلاثة التزامات أساسية:

- الحفاظ على صلاحية السفينة للملاحة التي أعدت من شأنها.
- تجهيزها بكل ما يلزم لتنفيذ الرحلة البحرية.
- القيام بكل الاحتياطات اللازمة لتأمين سلامة المسافر.

من هذه الإلتزامات الأساسية يتضح أن منها ما يتعلق بالناحية الملاحية للسفينة وهو جوهر الخطأ الملاحي، ومنها ما يتعلق بالناحية التجارية أي التزام الناقل في شقه التجاري، ذلك أن التزام الناقل لا يتعلق فقط بالصلاحية الملاحية فحسب و إنما بالسفر المتفق عليه أيضاً.

وفي كل هذه الحالات نجد أن مسؤولية الناقل لا تقوم بقوة القانون، بمعنى أنها لا تفترض. وأن إثبات مجرد التأخير لا يكفي في تحريك مسؤولية الناقل، بل يتعين على المسافر أن يثبت أنه قد أصابه ضرر من التأخير، لهذا فإنه يتعين عليه أن يثبت علاقة السببية بين الضرر و التأخير، الأمر الذي يضطره إلى إثبات حالة من حالات تخلف الناقل عن تنفيذ التزاماته سالف الذكر (صلاحية السفينة للملاحة- تجهيزها بما يلزم للرحلة البحرية- إتخاذ الاحتياطات اللازمة لتأمين سلامة المسافر).

⁽⁹⁵⁾ محمد البزاز، المرجع السابق، ص 208-209-210.

ثانيا: التزام الناقل بتنفيذ السفر المتفق عليه

يعتبر التزام الناقل بنقل المسافر هو الإلتزام الجوهرى الملقى على عاتقه والذي يفرضه عليه عقد النقل. وتنفيذ الناقل لهذا الإلتزام يتطلب منه القيام بإعداد السفينة وسيلة النقل وتجهيزها ماديا وبشريا لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ السفر المتفق عليه، ويلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة السفر، وتقري غ على هذا الإلتزام لا يجوز للناقل نقل المسافر على سفينة أقل درجة من السفينة المتفق على نقله فيها أو غير مجهزة بوسائل الراحة التي تتفق مع درجة السفر المتعاقد عليها، واللتزام الناقل في هذا الصدد لا يقتصر على وقت بدء المسافر ولكن هو التزام مستمر يستمر طيلة السفر وحتى وصول المسافر سليما إلى ميناء الوصول، ويلتزم الناقل بتقديم الطعام للمسافر أثناء السفر حسب الدرجة التي تم فيها السفر إلا إذا اتفق على خلاف ذلك، كذلك يلتزم الناقل بتقديم العلاج والإسعافات الضرورية للمسافر أثناء سفره وحتى وصوله⁽⁹⁶⁾.

ثالثا: الإلتزام بتوفير الراحة للمسافر

يلتزم الناقل كذلك، بأن يهيأ للمسافر الراحة التي تعهد له بها، فيوفر له مكانا في الدرجة المبينة في تذكرته، فإذا اضطر المسافر بسبب أو بآخر، كالأزدحام مثلا، إلى الانتقال لمكان في درجة أدنى من تلك المبينة في تذكرته، جاز له مطالبة الناقل برد الفرق بين الدرجتين⁽⁹⁷⁾.

⁽⁹⁶⁾ محمد بهجت عبد الله فليد، العقود البحرية (إيجار السفينة- النقل البحري- البيوع البحرية- التأمين البحري) ،

الطبعة الأولى، دار النهضة العربية للطبع والنشر والتوزيع، القاهرة، 1996، ص 175.

⁽⁹⁷⁾ المهتمص بالله الغرياني، العقود التجارية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2001، ص 184.

رابعاً: التزام العناية بسلامة الراكب والمحافظة عليها

ذكرنا أن الإلتزام الجوهرى الواقع على عاتق الناقل هو الإلتزام بنقل المسافر و أمتعته إلى ميناء الوصول، وفوق ذلك يكون على الناقل بذل العناية اللازمة لشخص المسافر وبه حتى يصل إلى المحل المقصود سالماً معافى، وكل ذلك في مختلف أنواع النقل سواء في النقل البرى أو الجوى أو البحرى. ويلتزم الناقل البحرى بضمان سلامة المسافر منذ صعوده إلى السفينة وحتى تمام نزوله منها، وهذا الإلتزام بالتزام بتحقيق نتيجة⁽⁹⁸⁾، هي وصول المسافر سليماً في بدنه ويكون الناقل مسؤولاً إذا لم تتحقق هذه النتيجة. وإذا طرأ على الراكب أي ضرر أثناء السفر، فالناقل مسؤول عن هذا الطارئ، ما لم يثبت أنه ناجم عن قوة قاهرة أو عن خطأ الراكب ومسؤولية الناقل عن هذا الإلتزام مسؤولية تعاقدية⁽⁹⁹⁾، وأنه لا يعفى منها الناقل إلا إذا انقطعت علاقة السببية بين الخطأ وبين الضرر بثبوت القوة القاهرة أو خطأ الراكب والقول بوصف هذه المسؤولية بكونها تعاقدية هو الاتجاه الحديث في القضاء الفرنسى والفقهاء وقد ساد بعد أن كان القضاء الفرنسى يميل إلى وصف مسؤولية الناقل بالمسؤولية التقصيرية⁽¹⁰⁰⁾. ويقع هذا الإلتزام أيضاً على عاتق الناقل إذا تعلق الأمر بنقل مجاني.

⁽⁹⁸⁾ ويلاحظ أن اتفاقية بروكسل لسنة 1961 الخاصة بقل الراكب، وكذلك التشريع الفرنسى لسنة 1966 يعتبر أن التزام الناقل في هذه الحالة التزاماً ببذل عناية.

⁽²⁾ ويلاحظ أن معظم التشريعات التي لم تعتق نظام اتفاقية بروكسل لسنة 1961 المتعلقة بنقل الأشخاص بحراً، تقبل تطبيق قواعد المسؤولية العقدية على الناقل البحرى. ومن التشريعات التي تعتبر المسؤولية حيناً من قبيل المسؤولية التقصيرية وأخرى من قبيل المسؤولية العقدية كالتشريع الألمانى والإنجليزى.

⁽¹⁰⁰⁾ صلاح الدين عبد اللطيف الناهى، الوجيز في مبادئ القانون البحرى دراسة تحليلية موازنة لقوانين التجارة البحرية في الأردن وسوريا ولبنان والجزائر، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1996 ص 239.

خامسا: الإلتزام بنقل أمتعة الراكب

إن وصول المسافر وأمتعته هو سبب عقد النقل بالنسبة للمسافر وغايته من التعاقد، لذا يلتزم الناقل بإيصاله وأمتعته إلى المكان والزمان المتفق عليها في العقد أو الذي جرى عليه العرف، في حالة عدم وجود اتفاق ذلك أنه يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء النقل سلامة المسافر وأن يوصله إلى جهته المقصودة في حدود الوقت المعين في العقد⁽¹⁰¹⁾.

ويقصد بالأمّعة، ما يحمله معه المسافر على السفينة من أشياء. ولا عبّرة بما إذا كان مالكا لها أم لا، كما لا عبّرة بالعرض منها أو لكميتها متى كانت في الحدود المتفق عليها بالعقد أو التي يقضي بها العرف. ويستفاد من ذلك، أن للناقل أن يرفض الوزن الزائد عما يقرره الاتفاق أو العرف، أم إذا قبله فإن له أن يطلب أجرا مقابل هذا الوزن الزائد. وإذا توفى المسافر أثناء السفر فيلتزم الربان باتخاذ التدابير الضرورية للمحافظة على الأمّعة وتسليمها للورثة.

سادسا: مدى التزام الناقل البحري بضمان سلامة المسافرين**إزاء عمليات القرصنة البحرية**

كان للتقدم المذهل في صناعة السفن والتطور الهائل في تسهيلات الملاحة البحرية وعلوم الأرصاد البحرية الأثر البالغ والفضل الكبير في تضائل مخاطر البحر التقليدية وحصرها في أضيق نطاق، فكاد الناقل البحري أن يضمن سلامة الركاب على وجه التأكيد. وما فتئت سلامة الركاب تتأكد حتى أضحي هؤلاء عرضة لنوع من المخاطر يتمثل في عمليات القرصنة البحرية التي أدى تكرار وقوعها، ومن ثم تفشيها، إلى إبرام جملة من الإتفاقيات التي عنيت بتكريس الحماية الجزائية لسلامة الملاحة البحرية الدولية.

لذلك طُرح التساؤل حول مدى اعتبار الناقل البحري ضامنا لسلامة المسافرين، الذين يستقلون إحدى سفنه التي اعترضتها عملية اختطاف، لا يلجأ فيها المختطفون إلى

⁽¹⁰¹⁾ المادة 62 من ق.ت.ج.

إيذاء ركابها بدنيا وإنما إلى تهديدهم واحتجازهم، مما يؤدي إلى إصابتهم بأضرار نفسية وعصبية بليغة من جراء ذلك⁽¹⁰²⁾.

لم يكن للقرصنة⁽¹⁰³⁾، وجود في حياة الناس قديما، أما في هذا العصر فقد عظم نظر القرصنة البحرية، وأصبحت الخسائر التي تنتج عن أعمال القرصنة تقدر بمئات الملايين، وأصبح لها في هذا العصر عصابات ومؤسسات وتجار⁽¹⁰⁴⁾.
ويستخدم في القرصنة وسائل متطورة، من السفن والأسلحة والمرافئ الخاصة بعمليات القرصنة. ولما كانت القرصنة البحرية تعني الاعتداء على الناس وأموالهم مع الاعتماد في ذلك على القوة وبث الرعب مع البعد عن الغوث، وصعوبة الإنقاذ، فإن القرصنة تعد بهذا ضربا من الحرابة. إذ هي أي الحرابة: البروز لأخذ مال، أو القتل، على سبيل المجاهرة مكابرة، اعتمادا على القوة مع البعد عن الغوث⁽¹⁰⁵⁾، والقرصنة بهذا المفهوم من السعي في الأرض بالفساد فتكون داخلة في عموم قوله تعالى: (إِنَّمَا جَزَاءُ الَّذِينَ يُحَارِبُونَ اللَّهَ وَرَسُولَهُ وَيَسْعَوْنَ فِي الْأَرْضِ فَسَادًا أَنْ يُقَتَّلُوا أَوْ يُصَلَّبُوا أَوْ تُقَطَّعَ أَيْدِيهِمْ وَأَرْجُلُهُمْ مِنْ خَلْفٍ أَوْ يُنْفَوْا مِنَ الْأَرْضِ...).⁽¹⁰⁶⁾

وقد اتفق الفقهاء على أن من برز وشهر السلاح، مخيفا للسبيل، خارج العصر، بحيث لا يدركه الغوث فإنه محارب، قاطع طريق، جارية عليه أحكام المحاربين⁽¹⁰⁷⁾.
يكشف عن الإخلال بالتزام السلامة وقوع حادث بحري، فهل تُعدُّ عمليات القرصنة البحرية من قبيل الحوادث البحرية التي من شأنها الإخلال بهذا الإلتزام؟

¹⁰²⁾ BELKHEIR Ikkache, piraterie en mer, le phare (journal des échanges internationaux, des transport et de la loges tique), n.117, Alger, janvier 2009, p.10.

¹⁰³⁾ القرصنة لغة: السطو على سفن البحار، و القرصان: لص البحر، والجمع: قراصنة .

وفي الاصطلاح: يقصد بالقرصنة البحرية أي عمل من أعمال العنف بغرض سلب ونهب الأشخاص والبضائع الموجودة على ظهر السفينة.

³⁾ تهامي نقرة، القرصنة البحرية والأمن البحري، بحث منشور ضمن أبحاث الندوة الخامسة عشر المنعقدة بالمركز العربي للدراسات الأمنية بالرياض، ص 86.

¹⁰⁵⁾ القرصنة البحرية وأمن الملاحة العربية، مجموعة أبحاث الندوة العلمية الخامسة عشرة المنعقدة بمقر المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب بالرياض، طبعة 1400هـ الصفحة 93.

¹⁰⁶⁾ سورة المائدة، آية 33.

⁶⁾ عبد الرحمن بن أحمد بن محمد بن فابع، أحاكم البحر في الفقه الإسلامي، الطبعة الأولى، دار الأندلس الخضراء للنشر والتوزيع، ، جدة، 1461 هـ، 2000م، ص 581، 582.

بعد أن باتت عمليات القرصنة البحرية تعد من قبيل الحوادث البحرية، ذلك أن المفهوم الواسع للحدث لا يجعل هذا اللفظ ينصرف فقط إلى العطب الفني أو الميكانيكي الذي يصيب السفينة وإنما ينصرف إلى كل واقعة مفاجئة مستقلة عن إرادة الناقل وتابعيه، كما أنه من غير المقبول قصر لفظ الحادث على الواقعة المادية الفجائية بالمعنى الفني أو الميكانيكي التي تطرأ على السفينة أثناء الرحلة، وإنما يشمل أيضاً كل ما يخل بالسير المعتاد للرحلة والناجم عن تدخل لا يمكن توقعه من جانب أغيار سيئ النية كما هو الحال بالنسبة لعملية تحويل إجرامي للسفينة من قبل قراصنة، الأضرار النفسية والعصبية الناجمة عن عمليات القرصنة البحرية⁽¹⁰⁸⁾.

⁽¹⁰⁸⁾ دلال يزيد، مدى التزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافرين إزاء عمليات القرصنة الجوية، مجلة القانون، العدد الأول، جانفي 2010، صادرة عن معهد الحقوق و العلوم القانونية، المركز الجامعي غليزان، ص80،82.

الفصل الأول

الإلتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص

المبحث الأول: تطور نشأة الإلتزام بضمان السلامة.

المطلب الأول: نشأة الإلتزام بضمان السلامة في فرنسا.

المطلب الثاني: نشأة الإلتزام بضمان السلامة في الجزائر.

المبحث الثاني: مضمون الإلتزام بضمان سلامة المسافر وشروطه.

المطلب الأول: تعريف الإلتزام بضمان السلامة.

المطلب الثاني: شرطا الإلتزام بضمان السلامة

المبحث الثالث: الأساس القانوني للإلتزام بضمان السلامة.

المطلب الأول: الأساس التعاقدي للإلتزام بضمان السلامة.

المطلب الثاني: تقدي الأساس التعاقدي للإلتزام بضمان السلامة.

الفصل الأول:

الإلتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص:

تعد مسؤولية الناقل البحري من بين موضوعات عقد النقل التي نالت عناية الكثير من الفقهاء وكونت لها معرضا من الإجتهدات القضائية لأن غالبية المنازعات في مجال النقل تدور حول هذه المسألة. هذا ما جعل أغلبية التشريعات تتولى تنظيم عقد نقل الأشخاص بنصوص قانونية تركز أكثر على جانب المسؤولية منه من أجل إرساء قواعد و مبادئ تحكمها بشكل متكامل يخدم مصلحة الراكب ويضمن له الحماية الكافية إذا ما تعرضت لضرر أثناء تنفيذ عملية النقل.

ولعل أهم ما يستثار بشأن هذه المسؤولية الملقاة على عاتق الناقل البحري للأشخاص هو مسألة التكيف القانوني الذي تولاه الفقه والقضاء بالبحث والتفحص من أجل إبراز الطبيعة القانونية المميزة لها خاصة وأنها لم تظهر بالشكل الذي عليه الآن بل سبق ذلك عدة تطورات شهدتها منذ حدوثها (المبحث الأول).

ويلتزم الناقل البحري بتنفيذ عقد النقل، أي بالتغيير المكاني للأشخاص من محطة بحرية إلى أخرى، إلا أن هذا الإلتزام قد أوجد من حوله التزامات أخرى تفوقه أهمية تتمثل أساسا في الإلتزام بضمان سلامة الراكب.

ومن الثابت أن الناقل يسأل عن الأضرار التي تلحق بالمسافر أثناء النقل ولإعمال حكم مسؤوليته لا بد من تغطية فترة بدايتها إلى نهايتها (المبحث الثاني). ولا شك في أنها لا تتقرر عبثا إذ أن علة قيامها تنحصر في إخلال الناقل بأحد الإلتزامات الموجبة عليه بفضل العقد المبرم ما بينه وبين الراكب (المبحث الثالث). هذا ما سوف أحاول تسليط الضوء عليه في هذا الفصل، وبالقدر الذي يناسب حجمه في المذكرة.

كانت مسألة الأساس القانوني الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل البحري عن الحوادث التي تلحق الأشخاص محل جدل فقهي وقضائي لعدم وجود نصوص قانونية تحكم هذا النوع من النقل الجماعي .

وكان النقاش منحصرًا في بدايته في هل أن الناقل يلتزم بضمان سلامة المسافر على أساس التزام عقدي على غرار نقل البضائع أم ينبغي على المسافر أن يثبت خطأ الناقل طبقاً لأحكام المسؤولية التقصيرية ؟.

يعد الإلتزام بضمان سلامة المسافر ⁽¹⁾ من خلق القضاء بغية توفير أكبر قدر ممكن من الحماية لجمهور المسافرين في وقت كان الإنسان ما زال حديث العهد بالآلة. وهو الأمر الذي كان من العسير فيه على المضرورين أن يثبتوا خطأ الناقل أو يقيموا الدليل عليه في حالات كثيرة، بل أن المسافرين كثيراً ما يعجزون عن معرفة الأسباب التي أدت إلى وقوع الحادث. وقد أرسى القضاء الفرنسي بمساندة الاتجاه الراجح في الفقه الفرنسي هذا الإلتزام الذي لم يتقرر مرة واحدة، وإنما كان ثمرة كفاح وجهد متواصل عبر حوالي قرن من الزمان ⁽²⁾.

وفيما يلي أستعرض هذا المبحث الذي أرى تقسيمه إلى مطلبين رئيسيين،

أخصص المطلب الأول لدراسة تطور نشأة الإلتزام بضمان سلامة الراكب في فرنسا والمطلب الثاني لدراسة تطور نشأة الإلتزام بضمان سلامة المسافر في الجزائر.

⁽¹⁾ نقصد بالمسافر من ينتقل من بلدة إلى أخرى ، وبالراكب من ينتقل من مكان إلى آخر داخل البلدة نفسها. وسوف يتبين أن حكمهما واحد ، وإذا ذكرنا أحدهما فإن الحكم يتعلق بكليهما .

⁽²⁾ محمد علي عمران، الإلتزام بضمان السلامة و تطبيقاته في بعض العقود، دراسة فقهية قضائية في كل من مصر و فرنسا، بدون اسم ومكان النشر، 1980، ص3.

المطلب الأولنشأة الإلتزام بضمان السلامة في فرنسا

لم يظهر الإلتزام بالسلامة في الفقه الفرنسي خلال القرن التاسع عشر إلا بشكل مقتضب ومتأخر، ويعود هذا الأمر نتيجة الاهتمام القليل الذي أولاه فقهاء القانون المدني بخصوص المواد الجديدة والتقنية مثل مسؤولية الناقلين للأشخاص، وبوجه خاص شركات النقل بالسكك الحديدية.

ويعود سبب قلة الاهتمام من قبل الفقهاء بالإلتزام بضمان السلامة إلى تأثيرهم بالقانون الروماني ذو النزعة المادية، حيث المال أعلى في نظر القانون من الإنسان، والقانون الفرنسي الذي سار على إثره، إذ نجده عالج باهتمام المسؤولية عن نقل البضائع بينما ترك نقل الأشخاص في الظل وعلى هامش النصوص، اللهم ما ورد في نص المادة 1779 من القانون المدني⁽¹⁾.

فالفقيه تولير « Toullier »، بحث تطوير المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية، اللتين، حسب رأيه، تقومان على ذات الأساس، الخطأ الأكثر بساطة⁽²⁾. أما الفقيه تروبلان « Troplong » فواصل التعليق على القانون المدني، الذي بدأه الفقيه تولير، إلى غاية المادة 1784 المتعلقة بالمبادلة والإيجار في الطبعة الأولى الصادرة عام 1840، حيث أنه لم يأت في ذهنه تطبيق هذه المادة على نقل الأشخاص، على الرغم من أنه لاحظ في مكان سابق للمادة 1748 بأن: الناقلين للأشخاص ملتزمون بحفظ المسافرين من الحوادث التي تكون بسبب يعود لأخطائهم⁽³⁾ أما الفقيهين أوبري ورو « Aubry et Rau » والفقيه ماركادي « Marcadé » فوقفوا عند مضمون المادة 1784 من القانون المدني⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ محمود التلي، النظرية العامة للإلتزام بضمان سلامة الأشخاص، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس،

مصر، 1988، ص 20 .

⁽²⁾ C.B.M. Toullier, le droit civil français suivant l'ordre du code, 2^{ed}, Paris, 1819, t.VI, n°232, p243.

⁽³⁾ Troplong, le droit civil expliqué suivant l'ordre des articles du code de l'échange et du louage, 3^e éd, paris 1859, t II, n° 906, p.331 et n° 936, p.348.

⁽⁴⁾ Aubry et Raupar Esmein, cours de droit civil français, t IV, Paris 4^e éd, 1871, p. 519,525

أما بخصوص فقهاء القانون التجاري من باردسيس « Pardessus » إلى شارل ليون كايان « Charles Lyon Caen »⁽¹⁾، وكذا سائر المشتغلين في الممارسات التجارية، فيلاحظ أن فقهاء القانون المدني تركوا لهم التعليق على مادة اعتبرت من قبل الأخيرين ثانوية، تمثلت في أنواع إيجار الخدمات (أو الشيء)، فعقد النقل لم يذكر حتى باسمه من قبل كبار المعلقين على القانون المدني⁽²⁾.

فابتداءً، سوردا « Sourdat »، المستشار لدى مجلس قضاء أميناس "Amiens"، الذي نشر أول نظرية عامة للمسؤولية في عام 1852، أو المحامي بيداريد « Bédarrides » الذي درس في عام 1876 سكك الحديد، من حيث نقل المسافرين والبضائع، أما الفقهاء الآخرون فأبدوا آراء قدمت كحجج للمحاكم لكنهم لم يقيموا نظرية.

إن مسألة الإلتزام بالسلامة كان بإمكانها، مثل كثير من المسائل غيرها، أن تكون محلاً لمناقشات فقهية يتم تقديمها برؤية القانونيين الألمان، لو أنها حظيت باهتمام فقهاء القانون التجاري القائمين بالدراسات المقارنة، ذلك أن التشريع البروسي، ثم الألماني لاحقاً، لعب دوراً محورياً في الاعتراف بمسؤولية شركات السكة الحديد، فبسرعة مذهلة، أي ثلاث سنوات بعد ظهور أول قطار « Outre-Rhin »، وأربعة أيام بعد فتح أول خط في بروسيا، قرر القانون البروسي المؤرخ في 1838/11/03 مسؤولية الشركات عن الأضرار التي تلحق الأشخاص أو الأشياء التي يسببها النشاط السككي، ولقد كان الفقيه صافيني « Savigny » أحد آباء هذا القانون المنشئ للمسؤولية على أساس المخاطر، باعتباره أحد أعضاء مجلس الدولة البروسي، وفورا بعد الوحدة، هذا النظام الخاص بالمسؤولية، المعروف مسبقاً في الكثير من الدويلات الألمانية، تم تعميمه إلى كل الإمبراطورية بموجب قانون 1871/06/07 الذي يعالج مسؤولية ملاك المصانع بخصوص أخطار مستخدميهم⁽³⁾.

¹⁾ J.M pardessus, cours de droit commercial, 4^e éd, paris, 1831, tII, n°545, p368, ch. Lyon Caen et L.Renault, précis de droit commerciale, Paris, 1884, tI, n°892, P.473.

²⁾ Jean-louis Halpérin, op.cit, p.1179.

³⁾ Jean-louis Halpérin, op. cit. p.179-1180.

كل هذا البناء التشريعي والقضائي، كان مجهولاً في فرنسا قبل سنوات 1880، ويمكن إيجاد مبرر لذلك يتمثل في أن شراح القانون الألماني لم يكونوا يولون إلا أهمية محدودة لهذه المستجدات لعصر الصناعة، فصافيني، واهرنج « Jhering »، وواندشيد « Windscheid »، وبرانز « Brinz »، إذ حافظوا على النظرة الرومانية القديمة، التي لم تكن تولي للمسؤولية عن حوادث النقل أي اهتمام، ولم يقوموا بالاستناد في شروحاتهم على قوانين 1838 و 1871 ودون أن يستبعدوا مبدأ أولوية الخطأ، مع استثناء بعض الفقهاء مثل ستوب « Stobbe » أو أندمان « Endemann » اللذين كانا لهما حظ محدود بأن يعرفوا في فرنسا قبل أعمال سالاي « Saleilles » وخاصة أن الظروف لم تكن لتسمح أن يكون للقانون الألماني المؤرخ في 1871/06/07 أي تأثير في فرنسا، على من نشر ترجمة له من قبل الفقيه شارل ليون كايان في أول عدد للمجلة السنوية للتشريع الأجنبي لعام 1870-1871⁽¹⁾.

وكان يجب انتظار حتى بداية سنوات 1880 حتى تثار في الفقه الفرنسي مسألة سلامة الأشخاص في العلاقات التعاقدية، وكانت البداية مع حوادث العمل، حيث تم إيداع أول مشروع قانون من قبل مارتان مادون « Martin Madand » في 1880 أو فليكس فوور « Felix Faure » في 1882، بخصوص مسؤولية رب العمل الموسعة، حيث تم قلب عبء الإثبات والأخذ في عين الاعتبار الأخطار المهنية والضمان بواسطة شركات التأمين، كما أننا نجد أيضاً أول تعليق بنص واضح في عام 1881 قدم من قبل محامي باريس يدعى فافاسور « Vavasseur »، حيث نادى بتعديل تشريعي يقر قرينة بسيطة للخطأ في جانب رب العمل الذي يتحمل الخطر الصناعي للحوادث التي تقع بسبب أجنبي، حيث لاحظ أن المادة 1382 لا تطبق عند وجود عقد، فدعوى العامل تجد مصدرها في العقد ذاته، ورغب في قانون يجسد الإلتزام بالضمان مع أخذ بالاعتبار كل الإلتزامات المخالفة⁽²⁾.

¹⁾ Ibid, P.1180.

²⁾ Vavasseur, de la responsabilité des accidents de fabrique, paris, 1881, p.5-9.

وفي عام 1882، تم التوسيع في الطرح التعاقدي بشكل معتبر في مقال مارك سوزي « Marc Sauzeet » ظهر في مجلة النقد⁽¹⁾ حيث اعتبر هذا الأخير، بأن مسؤولية رب العمل تعد عقدية من حيث مصدرها، فرب العامل يجب عليه "الإلتزام باتخاذ تدابير متعلقة لضمان سلامة العامل لأجل" الاحتفاظ به سالما ومعافى وبإعادته هو ذاته سليما، كما تسلمه " كما أن عبء الإثبات يترتب على ذمة رب العمل، فإذا أراد رفع المسؤولية يجب عليه إثبات أن الحادث كان بخطأ من العامل أو حادث مفاجئ. ويلاحظ أن سوزي لا يشير في مقاله إلا شكل مقتبط للمادة 1784، بدون أن يصرح بوجود تطبيقها المحتمل على نقل الأشخاص، فهو يذكرها فقط حال تمييزه بين المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية.

وفي عام 1883، ثم مناقشته رسالة دكتوراه حول مسؤولية السكك الحديدية في مادة النقل، في "ليون" تحت رئاسة الفقيه تالير، صاحب الرسالة كان المحامي هورس فارن دوبشار « verne Haures de Bachlard » حيث نادى بإخضاع ناقل الأشخاص لمبدأ المسؤولية العقدية بمناسبة نقل البضائع طبقا للمادة 1784، لكنه لم يتكلم عن الإلتزام بالسلامة، واقترح تفسير واسع للقوة القاهرة⁽²⁾.

وفي سنة 1884، أخذت فكرة التزام السلامة أولويتها مع ظهور مؤلف رجل القانون، البلجيكي، سانكتولات « Saintelette » الموسوم " في المسؤولية وفي الضمان"، إن يتكلم المؤلف عن "ضمان تعاقدية للسلامة" في عقد العمل وبـ "دين بالسلامة للعامل في ذمة مستخدميه"⁽³⁾، معتمدا على المادة 1315 من القانون المدني وأحكام القضاء البلجيكين، حيث ميز بين المسؤولية التقصيرية والضمان العقدي. ونتيجة للبحوث المنشورة لسانكتولات بين عامي 1883-1884، ناد مؤلفين آخرين بتطبيق مبدأ المسؤولية التعاقدية بخصوص حوادث العمل أو النقل، فالفقيه لابي نادى ابتداء من عام 1885 لإقرار المسؤولية العقدية لرب العمل، أما سانكتولات فكان يقبل

¹⁾ « de la responsabilité des patrons vis-à-vis des ouvriers dans les accidents industrielles, Rev.Crit. 1883.596.

²⁾ H- Verne de Bachelard, de la responsabilité des chemins de fer en matière de transports, thèse Lyon, 1883, P.151.

³⁾ Ch. Saintelette, De la responsabilité et de la garantie, Bruxelles- Paris, 1884, P.95 et 118.

بشروط الإعفاء من المسؤولية ويسمح لرب العمل بإثبات أنه قام باتخاذ جميع التدابير الممكنة⁽¹⁾ أما غلاسون فنادى بالمسؤولية التعاقدية غير أنه لا يقلب عبء الإثبات، فالخطأ لا يفترض⁽²⁾، أما بلانيول فأشار بأن العامل ليس معفى من إثبات الخطأ العقدي لرب العمل⁽³⁾.

في ظل هكذا ظروف كان لفكرة التزام تعاقدي بالسلامة حظ قليل لأن يأخذ بها القانون الفرنسي تشريعاً أو قضاءً أو فقهاً، غير أن معارضة هذه الفكرة في عقد النقل التي كانت في سنوات 1880، قد قلت مقارنة مع تلك الموجودة سنوات 1890 ومما يدل على ذلك رسالة ألبار سانز « Albert Zens » التي تمت مناقشتها في عام 1896⁽⁴⁾، وكذا بداية ظهور نظرية المسؤولية المؤسسة على المخاطر، فابتداء من عام 1890 سالي « Saleilles » أبدى اعتراضه على أفكار سانكتولات، وفي عام 1897 صرح بشكل دقيق بأنه يجب أن يتم صرف النظر عن العقد لأجل الوصول إلى مفهوم الإلتزام القانوني لصاحب الملكية أو صاحب السيطرة والتوجيه الصناعي⁽⁵⁾، في نفس السنة رافع الفقيه جوسران « Josserand » لأجل مسؤولية قانونية عن فعل الشيء غير الحي على أساس المادة 1384 لأجل الخطر المستحدث الذي لا يتحدد بالميدان الصناعي⁽⁶⁾.

وفي سنوات 1900 تقدم تيسير « Teisseire » و فاستتبارغ « Vansteenbergh » بطروحات حول مسؤوليات سائق العربة عن فعل الأشياء، مما سوى مسألة الإثبات لمصلحة المسافرين.

في السنوات التي سبقت مباشرة القرار الهام من محكمة النقض المؤرخ في 1911 /11/21 في قضية (زبيدي حميدة بن محمود ضد الشركة العامة للملاحة عبر

¹⁾ Jean-louis Halpérin, op. cit. P.1181.

²⁾ Glassons, « Le code civil et la question ouvrière, séances et travaux de l'académie des sciences morales et politiques, t. 125, 1886, P 866-871.

³⁾ Rev. Crit., 1888n 279-284.

⁴⁾ A. Zens, de la responsabilité du voiturier à raison des accidents de personne, thèse Paris, 1896, P.126-146.

⁵⁾ R. Saleilles, Essai d'une théorie générale de l'obligation d'après le projet de code civil 398-400. allemand, 1890, P

⁶⁾ L.Josserand, de la responsabilité des choses unanimes, 1897, P 103-107.

الأطلسي)، لم يكن للإلتزام التعاقدية بالسلامة مؤيدين في فرنسا، فالفقيه أدمير إيسمان « Adhémar Esmein » كان من بين قلائل الشراح الذين دافعوا عن فكرة المسؤولية التعاقدية لناقلي الأشخاص في عام 1910، فالأنظار كانت متجهة صوب المسؤولية الموضوعية فنجد أن جوسران نادى بالمسؤولية القانونية الموضوعية المؤسسة على المخاطر⁽¹⁾، كما أن رينيه ديموج « René Demogue » نادى في عام 1911 لأجل قلب عبء الإثبات وبرر رأيه بأن شركة السكك الحديدية حارسة للشيء الذي يتعلق بإثبات الحادث⁽²⁾

ويمكن أن نقسم المراحل التي مر بها تطور نشأة الإلتزام بضمان السلامة حتى استقر نهائيا في فرنسا إلى مرحلتين:

الفرع الأول

مسؤولية الناقل تقصيرية

كان الفقه حتى أوائل القرن العشرين يرى أن مسؤولية الناقل عن إصابة المسافر في أثناء سفره تقصيرية⁽³⁾، وهو الأمر الذي كان يجب معه على المسافر إثبات خطأ الناقل الذي أدى إلى إصابته. فالمادة 1382 من مدونة نابليون قد نصت على أنه: (كل من تسبب بخطئه في إحداث ضرر للغير يجب عليه تعويضه)⁽⁴⁾، وهذه المادة بعموم عباراتها، تنطبق على جميع الأفعال الضارة⁽⁵⁾.

وبالرغم أن المشرع الفرنسي قد نص ضمن المادة 1784 على مسؤولية الناقل عن فقد الأشياء المسلمة إليه، أو عطبها في أثناء نقلها، ما لم يثبت رجوع فقدتها أو عطبها إلى حادث فجائي أو قوة قاهرة، فإنه قد قصر هذا الإلتزام على نقل الأشياء دون

¹⁾ L.Josserand, les transports, in Ed. Thaller, traité générale théorique et pratique de droit commercial, paris, 1910, p.784-795.

²⁾ R. Demogue, les notions Fondamentales du droit privé, Paris, 1911, P 554-555.

³⁾ Zens, de la responsabilité du voiturier raison des accidents de personnes, thèse, paris 1896.p.123.

Guibal, la notion d'accident de voyageurs et la responsabilité contractuelle, thèse Montpellier 1913.p.17.

⁴⁾ يقابل هذه المادة في القانون المدني الجزائري نص المادة 124 المعدلة، والتي تنص على أنه: "كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه ويسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض".

⁵⁾ محمود جمال الدين زكي، الوجيز في النظرية العامة للإلتزامات، الجزء الأول، مشكلات المسؤولية المدنية، طبعة 1978، ص 230 .

الأشخاص⁽¹⁾. وهو الأمر الذي ظلت معه مسؤولية الناقل مسؤولية تقصيرية لا عقدية. وقد قضت محكمة النقض الفرنسية في حكم هام في العاشر من نوفمبر سنة 1884 تأييدا لحكم أصدرته محكمة (Dermont loise) برفض تطبيق نص المادة 1784 مدني فرنسي على نقل الأشخاص، وقصر تطبيق نص المادة المذكورة على نقل الأشياء. وقد جاء بأسباب هذا الحكم أنه لا يمكن أن تطبق على ناقل الأشخاص نفس القواعد المنصوص عليها بالمادة 1784 التي تطبق قواعد الوديعة الاضطرارية على الأشياء المنقولة، فالأشياء ثابتة وغير متحركة، والناقل يسيطر عليها سيطرة تامة خلافا لناقل الأشخاص الذي يظل المسافر بما يتمتع به من حرية الحركة ، مما يحول دون تقرير الإلتزام بضمان سلامتهم، ويظل خاضعا لقواعد المسؤولية التقصيرية الواردة في المواد 1382 وما بعدها⁽²⁾.

وتتلخص وقائع للقضية أن قطارا سريعا كان متأخرا عن الموعد المحدد بالجدول دهس أحد الركاب، وقد رفضت المحكمة دعوى التعويض التي أقامته أرملته حيث لم تتمكن من إثبات خطأ الشركة، وجاء في حيثيات حكم النقض "لا يطبق في نقل الأشخاص نظرا لأن قواعد المسؤولية المدنية موضعه خصيصا في المواد 1382 وما بعدها"⁽³⁾.

ويرى أنصار التفرقة في الحكم بين الأشياء والأشخاص في مضمون الإلتزام الناقل في الفقه الفرنسي أنها تقوم على أساس معقول، ذلك أن الفكرة التي تتأسس عليها مسؤولية ناقل الأشياء غريبة كلية عن نقل الأشخاص⁽⁴⁾، فليس من المعقول الإدعاء بأن المسافر يعهد بنفسه وديعة لدى الناقل كما يعهد المرسل برسائله وديعة إليه ، ولا يمكن تشبيه المسافر أثناء سفره، بالشيء في أثناء نقله، ذلك أن عقد النقل يجعل من الناقل حارسا على الأشياء في أثناء نقلها بينما يظل المسافر، بما يتمتع به من حرية الحركة

¹⁾-Zens, thèse, op.cit, p.13.

²⁾ Cass.civ.10-11-1884 D. 433-1-1885 .note, Sarrut.

²⁾ علي فتاك، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق، تأثير المنافسة على سلامة الإلتزام بضمان سلامة المنتج، إشراف أ.د.زناكي دليلة، جامعة وهران، كلية الحقوق، السنة الجامعية 2006-2007، ص 35.

⁴⁾Zens, thèse, op.cit, p.133.Guibal, thèse, op.cit, p.133

حارس نفسه في أثناء سفره، وهو الأمر الذي لا يوجد معه سبب لترجيح رجوع إصابته إلى خطأ الناقل على رجوعه إلى خطأ المسافر⁽¹⁾.

وقد ذهب بعض الفقه⁽²⁾ في سبيل تخفيف عبء الإثبات على المسافر ، إلى المناداة بتطبيق نص المادة 1/1384 على حوادث النقل لئتمسك هذا الأخير بقرينة المسؤولية التي تقرها المادة المذكورة على حارس الأشياء غير الحية. إلا أن هذه الدعوة لم تجد صدى لدى القضاء الفرنسي الذي ظل يطبق أحكام المسؤولية التقصيرية على إصابة المسافر في أثناء سفره⁽³⁾.

وقد نهج القضاء الفرنسي في مجمله نهج محكمة النقض الفرنسية فيما ذهبت إليه من أن مسؤولية ناقل الأشخاص تقصيرية، وهو الأمر الذي يستوجب التزام المسافر بأن يقيم الدليل على خطأ الناقل الذي تسبب في إصابته حتى يقضى له بالتعويض. وعلى الناقل إذا أراد دفع مسؤولية أن يثبت السبب الأجنبي الذي أدى إلى وقوع الحادث. ولم يخرج عن هذا النهج سوى بعض المحاكم الدنيا⁽⁴⁾ في أحكام قليلة طبقت فيها قواعد المسؤولية العقدية ومن ذلك ما ذهبت إليه محكمة السين التجارية التي قضت في 13 أبريل 1885 بقيام التزام بضمان سلامة الراكب على عاتق الشركة العامة للسيارات، أي بتوصيله معافى، لمكان الوصول المحدد وأنه يوجد عقد نقل بين الناقل والراكب⁽⁵⁾، معفية بذلك المسافر من إثبات خطأ الناقل، وعلى هذا الأخير تبعاً لذلك إذا أراد التخلص من المسؤولية أن يثبت السبب الأجنبي أو الحادث الفجائي أو القوة القاهرة التي أدت إلى وقوع الحادث⁽⁶⁾. ولكن هذه المحكمة ارتدت عن نهجها القديم، وعادت إلى الاتجاه الاتجاه الذي اعتنقته محكمة النقض الفرنسية كما أن محكمة باريس رغم اعترافها

⁽¹⁾ جيوار Guillaouard، موسوعة الإيجار، ج. 2 ، فقرة 765، مشار إليه في مرجع الدكتور محمود جمال الدين زكي، الوجيز في النظرية العامة للالتزامات في القانون المدني المصري، ص230-فقرة245-هامش6.

⁽²⁾ Thaller, traité élémentaire de droit commercial 8^e éd. par Percer paris, 1931.no.1180.

⁽³⁾ وقد أخذت بهذا الاتجاه محكمة BESANCON في حكم صادر لها في 05 ديسمبر 1905م.

⁽⁴⁾ المقصود بالمحاكم الدنيا هي المحاكم دون محكمة النقض .

⁽⁵⁾ علي فتاك، المرجع السابق، ص35.

⁽⁶⁾ وقد تضمن هذا الحكم أول إشارة إلى الإلتزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص.

وحكم لها⁽¹⁾، بالترام الناقل بإتمام النقل بالعناية اللازمة لكي يصل الراكب إلى مكان الوصول سليماً معافى، إلا أنها انتهت إلى تطبيق قواعد المسؤولية التقصيرية. وقد انتقد جمهور الفقه الفرنسي محكمة النقض فيما ذهبت إليه من تطبيق أحكام المسؤولية التقصيرية على عقد نقل الأشخاص، وعدم ترتيب الإلتزام بضمان سلامة المسافرين، وقالوا بأن عقد نقل الأشخاص ينشئ في ذمة الناقل إلى جانب الإلتزام بتوصيل المسافر إلى جهة الوصول في الميعاد المحدد التزاماً بضمان سلامته أثناء السفر، يجب عليه بمقتضاه توصيله سليماً إلى جهة الوصول، ويكون مخلاً بهذا الإلتزام إذا حدثت إصابة للمسافر أثناء تنفيذ عقد النقل⁽²⁾، ويلتزم بتعويضه طبقاً لقواعد المسؤولية العقدية، التي لا يمكن التخلص منها إلا إذا أثبت أن تلك الإصابة ترجع إلى سبب لا يبي له فيه.

ورتبوا على ذلك أن المادة 1784 التي تلقي على عاتق الناقل التزاماً بسلامة الأشياء هي تطبيق لهذه المبادئ العامة في المسؤولية العقدية دون حاجة إلى النص عليها، لأن الناقل ملتزم بسلامة الأشياء المنقولة، كما أنه ملتزم بضمان سلامة المسافرين⁽³⁾. فضلاً عن أن المسافر وهو الطرف الضعيف يجد نفسه في موقف صعب عندما يكلف بعبء إثبات خطأ الناقل، في مواجهة شركات النقل التي لها من القدرات المادية والعلمية ما يفوق بكثير ما يتوفر منها لدى المسافر⁽⁴⁾.

وفي اعتقادنا أيضاً⁽⁵⁾ أن حادثة عهد الإنسان بالآلات الميكانيكية آنذاك كان من شأنه أي يجعل إثبات الخطأ أمراً أكثر صعوبة على المسافرين، ويبرر اتجاه جمهور الفقه -أيضاً- مما هو مسلم به من أنه يجوز للقاضي في بعض العقود ومنها عقد النقل تكملة إرادة المتعاقدين، ولا يلزم المتعاقد به بما ورد به فقط، بل بما هو من مستلزماته أيضاً

¹⁾ Tribu. Paris, 27/07/1892, Chr. D., 1892.2.557.

²⁾ Lyon Caen et Renault, traité de droit commercial, 5^e édition, paris, 1923.no.709. Sainctelle, de la responsabilité et de la garantie p.87 et suivante s.1884.

³⁾ Giubal, thèse, op.cit.p.27-28.

⁴⁾ تنص الفقرة الثانية من المادة 107 من التقنين المدني الجزائري على أنه: (لا يقتصر العقد على إلزام المتعاقدين بما ورد فيه، ولكن يتناول أيضاً ما هو من مستلزماته وفقاً للقانون والعرف والعدالة بحسب طبيعة الإلتزام). وتقابلها المادة 1135 من التقنين المدني الفرنسي.

⁵⁾ محمد علي عمران، المرجع السابق، ص15-16.

وفقا للعدالة،⁽¹⁾ فاللتزام الناقل لا يقتصر على نقل الشخص من مكان إلى مكان آخر فقط، بل يلتزم بنقله سليما معافى وليس مصابا أو جثة هامة.

فقد أصدرت محكمة Pau بفرنسا في 02 فبراير 1910 حكما قضت فيه بأنه ليس من المستساغ أو المقبول أن يعامل ناقل الأشخاص معاملة مختلفة عن ناقل الأشياء.

فلا يوجب القضاء على الأول التزاما بضمان السلامة ويوجبه على الثاني بدعوى أن المسافر هو صاحب السيطرة على نفسه في نقل الأشخاص ولا يمكن إلزام الناقل تبعا لذلك بضمان السلامة ومن ثم فقد قضت هذه المحكمة بأنه على ناقل الأشخاص يقع أيضا الإلتزام بضمان السلامة في الوقت الذي يبرم فيه عقد نقل الأشخاص يجب على الناقل اتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة لضمان سلامة المسافر.

وإذا كان هذا ما ذهب إليه محكمة (PAU) إلا أن القضاء الفرنسي ظل مع ذلك مترددا ولم يصل بعد إلى حد تقرير وجود هذا الإلتزام في عقد نقل الأشخاص بشكل حاسم ومحدد

فقد نهج القضاء الفرنسي في مجمله م محكمة النقض الفرنسية الذي ظل يطبق قواعد المسؤولية التقصيرية على ناقل الأشخاص⁽²⁾.

وأما عن الفقه فقد هاجم القضاء في موقفه المتردد، وعلى رأس الفقهاء الذين بذلوا جهدا كبيرا في محاولة منهم لتأكيد وجود هذا الإلتزام في عقد نقل الأشخاص يوجد الفقيهان (Marc Sauzet) في فرنسا والفقيه (Saintelette) في بلجيكا ويذهب هذان الفقيهان إلى القول بأن المسافر وهو الضعيف عادة يجد نفسه في موقف صعب تماما عندما تكلفه بإثبات هذا الخطأ فغالبا لا توجد لديه الإمكانيات التي تمكنه من إثبات هذا الخطأ في مواجهة شركات النقل وهي عادة طرق قوي لها من القدرات المادية والعلمية ما يفوق بكثير ما يتوافر منها لدى المسافر⁽³⁾.

(1) محمود جمال الدين زكي ، المرجع السابق، ص226.

(2) محمد علي عمران، المرجع السابق، ص17.

(3) مختار رحمانى محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية ، دراسة مقارنة في الفقه و القضاء، دار هومه للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2003 ، ص43-44.

ويعود هذا الموقف إلى أن تضاعف حوادث النقل في فرنسا، ولا سيما تلك المتعلقة بالنقل الجماعي للأشخاص بواسطة سكك الحديد أو وسائل النقل الأخرى، دفع إلى أن يتدخل القضاء لأجل إعادة التوازن المفقود في العلاقات القانونية بين الناقلين والمسافرين، نتيجة أن المضرورين من حوادث النقل لم تسعفهم النصوص القانونية ذات الصلة في تلقي تعويض من جهة، ومن جهة أخرى فشل القواعد الجزائية في إلزام مقاولي النقل بمنع الحوادث⁽¹⁾.

وكان تدخل القضاء المذكور مستندا إلى المادة 1382 والمادة 1383 من القانون المدني لإيجاد مخرج لترتيب المسؤولية في حق الناقلين⁽²⁾.

ولعل أهم حكم مهد إلى الوصول إلى القرار الشهير بقضية (زبيدي حميدة بن محمود ضد الشركة العامة للملاحة عبر الأطلسي)، تمثل في قرار محكمة النقض في قضية Donat، عون البريد الذي توفي في 1901 تبعا لحادث نقل بالسكك الحديدية يرجع إلى 1895، فبناء على طلب أرملته في 1905 قضت محكمة تولوز في أول درجة مستندة في ذلك إلى قرائن، بأنه لا يمكن أن يجبر شخص أجنبي على معدات النقل على إثبات الخطأ المسبب لحادث، وحينما رفع الأمر إلى مجلس استئنائي ف تولوز في 1906/01/11 لم يعترض على هذا الحكم، وإنما أمر بإجراء خبرة حول العلاقة بين الحادث والوفاة.

ثم توالى أحكام مجلس قضاء باريس⁽³⁾ المشددة لالتزامات شركات النقل في مواجهة أعوان البريد المتنقلين الذين تعرضوا لحوادث في السيارات⁽⁴⁾ وصولا إلى محكمة بو « Pau » التي قامت بهجوم فكري جريء وواضح عندما تصدت في حكمها للاتجاه القضائي الذي يطبق أحكام المسؤولية التقصيرية، في عقود النقل، بحيث يحرم الركاب من ضمان سلامة جسده في الوقت الذي اهتم المشرع بضمان سلامة الأشياء والبضائع من خلال نص المادة 1784 من القانون المدني، وقد أكدت المحكمة وجود

¹⁾ Jean-louis Halpérin, op.cit, p.1176-1177.

²⁾ Arrêt de la cour royal de paris, 20 Juin 1836, cité in répertoire méthodique et alphabétique de législation, de doctrine et de jurisprudence, paris 1858, t, XXXIX, v. responsabilité, n.544, p.410.

³⁾ Paris, 3 Mai 1906 et 4 mai 1907 (D.P. 1910.2.318)

⁴⁾ Jean-Louis Halpérin, op. Cit., p 1179.

التزام محدد على عاتق الناقل بسلامة الراكب حيث أوردت بإرادتها أنه: "إذا لم يحدد هذا الإلتزام فلن يوجد عقد، ولن يوافق أي راكب على التعاقد مع ناقل يتكفل فقط بضمان أمتعته، ويرفض أي تعهد بضمان سلامة شخصه⁽¹⁾.

وبين عامي 1907-1908 بدأت قضية (زبيدي حميدة بن محمود ضد الشركة العامة للملاحة عبر الأطلسي).

¹⁾ Trib. Pau, 02/02/1910, Chr. D. 1910.2.223.

الفرع الثانينشأة الإلتزام بضمان السلامة

وظل الأمر على هذا النحو إلى أن عدلت محكمة النقض عن هذا الموقف تحت تأثير ما وجه إلى قضائها من انتقادات وبفضل الدور الذي لعبه النائب العام Sarrut في إقناع القضاة، فلقد أصدرت هذه المحكمة في سنة 1911 حكما شهيرا وهاما أقرت فيه بأن مسؤولية الناقل تجاه المسافر عما يصيب هذا الأخير من ضرر أثناء عملية النقل هي مسؤولية عقدية.

وتتلخص وقائعه فيما ورد في القرار التالي:

"استقل شخص يدعى " زبيدي حميدة بن محمود" التونسي الجنسية إحدى السفن السابقة

للمشركة العامة للملاحة عبر المحيط الأطلسي

GENERALE

TRANSATLANTIQUE COMPAGNIE للسفر من تونس إلى بون (عنابة) وفي

أثناء عملية النقل أصيب هذا المسافر في قدمه إصابة بالغة بسبب سقوط خزان وضع في السفينة بطريقة معيبة، طالب هذا المسافر الشركة الناقلة بالتعويض أمام محكمة الجزائر فدفعت الشركة هذه الدعوى بعدم اختصاص المحكمة تأسيسا على وجود شرط في عقد النقل يجعل الاختصاص المحلي لمحكمة مارسلي، فقضت المحكمة برفض هذا الدفع، وأسست قضاءها على قواعد المسؤولية التقصيرية لا التعاقدية هي الواجبة التطبيق ولا محل إذن وفقا لما ذهب إليه قضاء هذه المحكمة، للتمسك بالعقد المبرم بين المسافر والشركة الناقلة أو لا مجال لإعمال هذه الشروط الواردة، في العقد⁽¹⁾.

¹⁾ Vu l'art.1134 c. civ. français; « attendu que des qualités et des motif de l'arrêt attaqué il résulte que le billet de passage remis, en mars 1907, par la compagnie générale transatlantique à Zbidi hamida ben Mohammed, lors de son embarquement à Tunis pour Bône, renfermait, sous l'art .11 une clause attribuant compétences exclusive au tribunal de commerce de Marseille pour connaitre des difficultés auxquelles l'exécution du contrat de transport pourrait donner lieu ; qu'au cours du voyage, Zbidi hamada, à qui la compagnie avait assignée une place dans le sous –pont à coté des marchandise, à été grièvement blessé au pied par la chute d'un tonneau mal arrimé ;Attendue que quand une clause n'est pas illicite, l'acceptation du billet sur le quel est inscrite implique, hors les cas de dol ou de fraude , acceptation, par le voyageur qui le reçoit de la clause elle même ; que vainement l'arrêt attaqué déclare que les clause des billet de passage de la compagnie générale transatlantique, notamment l'art. 11, ne régissent que le contrat de transport proprement dit et les difficulté pouvant résulter de son exécution, et qu'ent réclamant une indemnité à la compagnie pour la blessures qu'il avait reçue, Zbidi agissant contre elle non « en vertu de ce contrat et des stipulation dont il avait été l'objet, mais à raison d'un quasi-délits dont il=

ولما عرض الأمر على محكمة النقض، رفضت قضاء هذه المحكمة وقضت بأن عقد النقل المبرم بين المسافر والناقل هو الأساس في تحديد طبيعة مسؤولية الناقل والمسافر الذي أصيب بضرر أثناء عملية النقل لا يؤسس دعواه على الفعل الضار بل هو يؤسس على عقد النقل المبرم بينه وبين الناقل. ولم تكتف محكمة النقض بالقول بوجود تطبيق أحكام المسؤولية العقدية بل أضافت إلى ذلك عبارة صارت بعد ذلك متداولة في أحكام القضاء هي أن الناقل لا يلتزم فقط بتوصيل المسافر إلى مكان الوصول بل عليه أن يوصله إلى هذا المكان سليماً معافى".

فالإصابة التي حدثت لهذا المسافر تبين إخلال الناقل بتنفيذ التزامه بضمان السلامة، وهكذا لم تعد مسؤولية الناقل مسؤولية تقصيرية بل عادت مسؤولية عقدية وفي إطار هذه المسؤولية يتحقق الإلتزام بضمان سلامة المسافر، فعلى الناقل إذن التزام محدد أوبعبارة أخرى إلتزام بتحقيق نتيجة، وهذه النتيجة هي ضمان وصول المسافر سليماً ومعافى إلى جهة الوصول⁽¹⁾.

هذا الإلتزام الذي نشأ مرتبطاً بثورة المواصلات التي ميزت القرن التاسع عشر والتي جعلت من سفر الناس بأعداد كبيرة أمراً ميسراً، وبوسائل متعددة و جديدة، مما أدى إلى حدوث العديد من الحوادث الخطيرة⁽²⁾، ثم انتقل هذا الإلتزام من عقد النقل إلى غيره من العقود.

=lui imputait la responsabilité ; que l'exécutions 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 exécutions et dans des circonstance s'y rattachant que Zbidi a été victime de l'accident dont il poursuit la réparation ; attendu, des l'ort, que c'est à tort que l'arrêt attaqué refusé de donné effet à la clause ci-dessus relate et déclare que le tribunal civil de Bône était compétent pour connaitre de l'action en indemnité intentée par Zbidi hamida contre la compagnie générale transatlantique ; -qu'en statuant ainsi,il a violé l'article ci-dessus visé ; -par ces motifs, René Rodier, Emmanuel du Ponta vice, casse ,renvoie devant la cour de Montpellier».
droit maritime, 12ème édition, Dalloz, paris, 1997, p.401.

(1) مختار رحمانى محمد، المرجع السابق، ص 46-47¹

²) G.L.Halpern-la naissance de l'obligation de sécurité -gaz.pal .21-23 septembre 1997, p.2
La naissance de l'obligation de sécurité est liées a la révolution des transports caractéristique du 19 ème siècle ,c'est-à-dire au transport en masse de voyageurs par des

لقد شايع القضاء الفرنسي بعد ذلك قضاء محكمة النقض وحتى الآن لازال هذا الإلتزام المفروض يلقي قبولا من القضاء في فرنسا وفي الدول العربية.

والإلتزام بالسلامة يعد التزاما بتحقيق نتائجه⁽¹⁾، ويختلف معناه باختلاف العقد الذي يوجبه، فهو في العيوب الخفية في المبيع، يعني الإلتزام بالعلم (علم البائع) بعيوب المبيع وإزالتها حتى يتحقق في هذا المبيع الأمان الذي يتوقعه المشتري عند استعماله⁽²⁾. كذلك يمكن أن يكون العيب الخفي مصدرا لنوعين من الأضرار: بعضها أضرار تجارية أو أضرار تترتب على عدم صلاحية المبيع للغرض المخصص له أو في نقصان فائدته، كأن تكون السيارة المشتراة غير صالحة للقيادة وبعضها أضرار تصيب المشتري بتسمم نتيجة تناوله المادة الغذائية الفاسدة التي اشتراها، وقد يمتد الضرر الجسدي إلى المال أيضا. بينما يعني الإلتزام بالسلامة في عقد النقل، إيصال المسافر إلى الجهة المتفق عليها سليما⁽³⁾. وقد تم النص على ضمان السلامة كاللتزام مستقل، إنما مرده إلى أن الفقه والقضاء، هم الذين أوجدوا هذا الإلتزام من الناحية العملية، فقد درج القضاء في غير قرار على النص على هذا الإلتزام، بأن عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق الناقل التزاما بضمان سلامة الراكب وهو التزام بتحقيق غاية، فإذا أصيب الراكب بضرر أثناء تنفيذ عقد النقل تقوم مسؤولية الناقل عن هذا الضرر بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه ولا ترتفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت هو أن الحادث نشأ من قوة قاهرة أو خطأ من الراكب المضرور أو خطأ من الغير على أنه يشترط في خطأ الغير الذي يعفي الناقل من المسؤولية إعفاء كاملا ألا يكون في مقدور الناقل توقعه أو تفاديه، وأن يكون هذا الخطأ وحده هو الذي سبب الضرر للراكب⁽⁴⁾.

moyens plus ou moins nouveaux multipliant le risque relatif du moins le nombre absolu d'accidents.

(1) محمد علي عمران، المرجع السابق، ص66.

(2) علي جابر محجوب، ضمان سلامة المستهلك من الأضرار الناشئة عن عيوب المنتجات الصناعية المبيعة، ج 2، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، العدد الرابع، ديسمبر 1996، ص189 وص241 وص314.

(3) العطير عبد القادر، الوسيط في شرح القانون التجاري الأردني، دار الشروق، عمان، 1993، ص366.

(4) أحمد سليم فريز، ص102، 103.

كما كان لهذا الإلتزام صدى لدى بعض التشريعات. فقد جعل منه المشرع الفرنسي في قانون 21 جويلية 1983 التزاما عاما بضمان سلامة المنتجات و الخدمات التي تطرح في التداول أو توضع تحت تصرف المستهلك، وقد نصت مادته الأولى على أنه "جميع المنتجات و الخدمات يجب أن تتضمن حال استعمالها في ظروف عادية أو في ظروف أخرى يمكن للمهني أن يتوقعها، احتياطات السلامة التي يمكن ترقبها شرعا، ولا يترتب عليها المساس بصحة الأشخاص".

ومن هنا تتضح معالم هذه الدراسة التي كان الإنسان و سلامة جسده دافعا لها، ولاختيار الموضوع، كما كان لفكرة الإلتزام بضمان سلامته دافع قوي للقضاء لابتداعها و إظهارها إلى عالم القانون، لتسود وتحكم كل مساس بتلك السلامة الجسدية، رغبة سامية في إعلاء قيمة الإنسان قانونا، بعد انتهاك هذه القيمة واقعا⁽¹⁾.

وقد نص كل من القانون التجاري والتقنين البحري الجزائريين على الإلتزام بضمان السلامة، ولكن من غير تفصيل، وهو يوجب على الناقل إيصال المسافر سالما إلى المحل المعين وفي المدة المتفق عليها وإذا وقع طارئ ما فإن التبعة الناشئة عن العقد تنتفي عن الناقل بإقامته البينة على وجود قوة قاهرة أو خطأ من قبل المتضرر⁽²⁾. وبذلك صار الإلتزام بضمان سلامة المسافر يعني توصيله إلى مكان الوصول سليما معافى وإلا كان الناقل مسئولا عن الإخلال بالإلتزام بضمان السلامة مسؤولية عقدية إذا أصيب المسافر في أثناء النقل، أيا كان نوع النقل.

وبالرغم من إقرار مسؤولية الناقل عن إصابة المسافر على أساس الإخلال بالإلتزام عقدي وهو الإلتزام بضمان سلامة المسافر، فقد ذهب البعض إلى أن القول بنشوء الإلتزام بضمان سلامة المسافر ضمنا عن عقد النقل، يفتقر إلى السند القانوني، وأن إقحام هذا الإلتزام على إرادة المتعاقدين ينطوي على إرهاب للواقع الذي اتجهت

⁽¹⁾ عبد القادر أفضاصي، الإلتزام بضمان السلامة في العقود (نحو نظرية عامة)، الطبعة الأولى دار الفكر

الجامعي، الإسكندرية، 2010، ص. ب.

⁽²⁾ تنص المادة 62 من ق.ت.ج على أنه "يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافر وأن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد.

إليه هذه الإرادة، كما قال بعض المعارضين أن من شأن القول بهذا الإلتزام إنقاص قدر الإنسان بإنزاله إلى مستوى الشيء حين يلزم الناقل بسلامته الجسدية⁽¹⁾.
وقد ظل الفقه الفرنسي ينادي بإقرار الإلتزام بضمان السلامة، فالسلامة في تقدير المسافر لا تقل أهمية عن النقل ذاته، وبدونها لا يكون لعقد النقل أية غاية، وأن إلقاء الإلتزام بالسلامة على عاتق الناقل ضروري وعادل، أما ادعاء المعارضين بأن إقحام هذا الإلتزام على عاتق المتعاقدين، ينطوي على إرهاب للواقع الذي اتجهت إليه هذه الإرادة، فإن ذلك مردود عليه لأنه (لا يقتصر العقد على إلزام المتعاقد بما ورد فيه، ولكن يتناول أيضا ما هو من مستلزماته، وفقا للقانون والعرف والعدالة) فلا القانون ولا العدالة يسمحان بنقل الأشخاص دون الاهتمام بسلامتهم ويرى بعض الفقه -بحق- أنه لا يتصور أن يلزم الناقل بتوفير قدر من الراحة للمسافر بحسب درجة تذكرته، ولا يلتزم بالمحافظة على حياته وضمان سلامته من جهة، ومن جهة أخرى، فإن التزام الناقل بسلامة الأشياء المنقولة ليست سوى تطبيق للمبادئ العامة في المسؤولية العقدية⁽²⁾.

ومن جانبنا فإننا نؤيد ما ذهب إليه جمهور الفقه حتى يتحقق أكبر قدر ممكن من الحماية للمسافر والأسانيد المتقدمة التي عرضناها، خاصة أن الناقل غالبا ما يكون محترفا، وأن حوادث النقل مروعة وينتج عنها أضرار فادحة⁽³⁾ وأن من شأن إقرار الإلتزام بضمان سلامة المسافر أن يفرض على الناقل الدقة في اختيار قائد المركبة إن لم يكن هو الناقل نفسه وتابعيه ممن يجب أن يتوافر لهم قدر من الخبرة والمهارة في هذا المجال، فضلا على أن شيوع التأمين لا يجعل هذا الإلتزام مرهقا للناقل بالإضافة

⁽¹⁾ عبد الستار التليلي، شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي و الأسباب القانونية لدرئها، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر ، بدون تاريخ النشر، ص27-2.

⁽²⁾ الشحات إبراهيم منصور، الإلتزام بضمان السلامة في مجال النقل البحري بين الشريعة الإسلامية و القانون، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2001، ص69.

⁽³⁾ محمد علي عمران، المرجع السابق، ص 147-148.

إلى أن المسافر هو الطرف الضعيف الذي ينبغي حمايته وهي حماية يتفق كما تقدم مع الغاية من نقل الأشخاص⁽¹⁾.

ويجمع الفقه والقضاء الآن على وجود التزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص ولقد أسس القضاء في فرنسا وجود هذا الإلتزام على المادة 1147 من القانون المدني إذ أن المدين بالتزام عقدي لا يستطيع التخلص من المسؤولية الناجمة عن عدم التنفيذ أو التأخر فيه إلا إذا أثبت السبب الأجنبي الذي يستند إليه والذي يكون قد حال دون تنفيذ هذا الإلتزام وهكذا يقرر القضاء الفرنسي حقيقة أولى مقتضاها أن المدين إذا كان هو الناقل لا يستطيع أن يدفع عن نفسه المسؤولية إذا ما أصاب المسافر ضررا إلا إذا أثبت السبب الأجنبي الذي أدى إلى وقوع الضرر والتزام الناقل يكون بتحقيق نتيجة لا يبذل عناية⁽²⁾.

ولعل موضوع الإلتزام بضمان السلامة يعد من أهم موضوعات المسؤولية المدنية التي شغلت اهتمام الفقه والقضاء، بل لعنا لا نبالغ إذا قلنا أن هذا الإلتزام كان من صنع الفقه والقضاء، ولم يكن يدور بخلد واضعي التقنين المدني الفرنسي الذي صيغت مواده حين لم تكن النهضة الصناعية قد بدأت بعد في فرنسا، ولما بدأ الربع الأخير من القرن التاسع عشر بدأت معه هذه النهضة والتي من أهم مظاهرها انتشار الآلات الميكانيكية وتطور وسائل المواصلات والتي جعلت من سفر الناس بأعداد كبيرة أمرا ميسرا وبوسائل متعددة وجديدة. وكثرة الحوادث الناجمة عنها، فرأى الفقه والقضاء أن أحكام المسؤولية كما نظمها التقنين المدني لم تعد كافية لتوفير الحماية اللازمة لضحايا هذه الحوادث، فأخذ يبحثان عن حل يوفر هذه الحماية وقد وجدوا ضالتها في فكرة الإلتزام بضمان السلامة ثم انتقل هذا الإلتزام من عقد النقل إلى غيره من العقود⁽³⁾.

⁽¹⁾ وجدي عبد الواحد ع لي، التعويض عن الإخلال بالتزام سلامة الراكب و المسافر، الطبعة الأولى، بدون اسم ومكان النشر، 2004، ص 20-21-22.

⁽²⁾ محمد وحيد محمد علي، الإلتزام بضمان السلامة في العقود، دار النهضة العربية، القاهرة 2001، ص 17.

⁽³⁾ عبد القادر أفصاصي، الإلتزام بضمان السلامة في العقود، نحو نظرية عامة، دار الفكر الجامعي، بدون مكان النشر 2010، ص 35-36.

لما كان من الثابت أن أهم المشكلات التي يواجهها المضرور في سبيل حصوله على حقه في التعويض، بصفة أساسية، تكمن في صعوبة إثبات الخطأ في حق المسؤول من ناحية، وسهولة دفع المسؤولية من جانب الأخير من ناحية أخرى⁽¹⁾. وقد جاء التوسع في تحديد مضمون الخطأ بالاستعانة إلى وسيلة متقدمة في صالح المضرور، تمثلت في التدخل في العلاقات التعاقدية بين المضرور وبين من يتعاقد معه، وتجسد ذلك في إنشاء التزام بالسلامة في بعض العقود، لاسيما عقود النقل والعمل بهدف حماية الإنسان في جسمه وفي حياته⁽²⁾.

وبمقتضى هذا الشرط يلتزم أمين النقل أو صاحب العمل بتأمين سلامة الراكب أو العامل في نهاية الرحلة أو العمل وأن يرده سالما من كل أذى. فإذا أصيب الراكب أو العامل أثناء الرحلة أو العمل، تحققت مسؤولية الناقل أو صاحب العمل، ومن ثم فإن التزامه في هذا الشأن هو التزام بتحقيق نتيجة وليس التزاما ببذل عناية، وأضحت مسؤوليتهم في هذا الشأن مسؤولية عقدية وليست تقصيرية.

ولقد اكتسحت قاعدة الإلتزام بضمان السلامة كل مجالات النقل رغم نشأتها عند النظر في قضية تتعلق بالنقل البحري بل و امتدت إلى مجالات أخرى. فبحسب نشأة الإلتزام بضمان السلامة، ينصب هذا الإلتزام على عقود تقديم الخدمات عقد النقل، عقد النزول في فندق، عقد العلاج الطبي،... الخ. غير أن نطاق الإلتزام بضمان السلامة لم يعد مقتصرًا على طائفة عقود الخدمات إنما امتد أيضا ليشمل عقود تقديم الأموال.

ففيما يتعلق بعقود الخدمات، نجد لتطبيقات فكرة الإلتزام بضمان السلامة في مجالات متعددة سواء ما يتعلق منها بالالتزام بضمان السلامة في مجال نقل الأشخاص وهو موضوع دراستنا، أو ما يتعلق بالالتزام بضمان السلامة في المجال الطبي من حيث استعمال الأجهزة الطبية وتركيب الأعضاء البشرية وعمليات نقل الدم. فاعترف القضاء بوجود هذا الإلتزام في العقود الشبيهة بعقد النقل، فيما يتعلق مثلا بالسكة

⁽¹⁾ طه عبد المولى طه، التعويض عن الأضرار الجسدية في ضوء الفقه و قضاء النقض الحديث، دار الكتب القانونية،

مصر 2002، ص 287

(طه عبد المولى طه، المرجع والموضع السابقين.²

الحديدية تحت الأرض في 1950، الحافلات، بما فيها حافلات النقل العام داخل المدن في 1955، سيارات الأجرة في 1922. وعقود النقل بوسائل غير مألوفة مثل ألعاب الملاهي والكراسي المعلقة والتزحلق على الجليد والنزهات عن طريق الخيل. ولم يتلق القضاء هذا الإلتزام بنفس الطريقة في كل الحالات، لأنه طبقاً للأحوال، وبالنظر خاصة لدور المضرور، اختلفت طبيعة هذا الإلتزام: التزم ببذل عناية أو التزم بتحقيق نتيجة أو التزم مخفف بتحقيق نتيجة أو التزم مشدد ببذل عناية⁽¹⁾.

أما فيما يخص عقود الأموال⁽²⁾، فلم يكن من المتوقع أن يظهر فيها الإلتزام بضمان سلامة الأشخاص المستفيدين منها ورغم ذلك اعترفت محكمة النقض الفرنسية بوجود الإلتزام بضمان السلامة في عقد البيع بمقتضى حكميها الصادرين في عامي 1989 و1991⁽³⁾.

ولقد اكتسحت قاعدة الإلتزام بضمان السلامة كل مجالات النقل رغم نشأتها عند النظر في قضية تتعلق بالنقل البحري بل وامتدت إلى مجالات أخرى⁽⁴⁾، ففيما يتعلق بنقل الأشخاص بالسكك الحديدية، تم تطبيق مبدأ الإلتزام بضمان السلامة على الناقل لأول مرة بموجب ما قرره محكمة النقض الفرنسية في 1913/01/21، بأنه بمجرد تسليم تذكرة السفر، فإن شركة السكك الحديدية تكون ملزمة بتوصيل المسافر سليماً معافى إلى جهة الوصول وهذا الإلتزام بالسلامة يجب أن يبدأ في الوقت الذي يقرر فيه المسافر البدء في السفر أي عند بداية تنفيذ عقد النقل وليس في بداية النقل. كما تم تكريس الإلتزام التعاقدى بضمان السلامة في جميع القواعد والاتفاقيات الدولية في

¹⁾ Barthélemy Mercadel, droit des transports terrestres et aériens, éd. Dalloz 1996p.387,388.

²⁾ الإلتزام بضمان السلامة في عقود تداول المنتجات وما يتضمنه من التزم بالتسليم المطابق بالمقابلة للإلتزام بضمان المعيب، كما يتضمن سلامة التعاقد من الأضرار الناجمة عن الخطورة الكامنة في المنتجات من ناحية الإلتزام بالإعلان وبيان طريقة استعمال الشيء والتحذير من المخاطر وبيان ماهية المخاطر كأساس لمسؤولية المنتج.

³⁾ إن الاعتراف بالإلتزام بضمان السلامة في عقد البيع على عكس الإلتزام بضمان السلامة في العقود الأخرى هو أمر حديث نسبياً، ففي هذين الحكمين، اعترفت محكمة النقض الفرنسية بوجود التزم بضمان السلامة في عقد البيع مستقلاً عن ضمان العيوب الخفية، يتمثل في "عدم تسليم إلامنتجات خالية من أي عيب من عيوب الصناعة يمكن = أن يتسبب في وقوع أخطار للأشخاص أو للأموال". علي سيد حسن، الإلتزام بضمان السلامة في عقد البيع، طبيعة مسؤولية البائع عن الأضرار التي تصيب راغبي الشراء، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، 1990 ص 17 .

⁴⁾ Pierre Bonassies et Christian Scapel, Droit maritime, (no.pub), (n.p), (n.d), p.797.

مجال نقل الأشخاص بما فيها الاتفاقية الدولية المتعلقة بعقد النقل الدولي بالسكك الحديدية للمسافرين وأمتعتهم لسنة 1924 والمعروفة بـ(CIV) التي تخضع مسؤولية شركة السكك الحديدية عن الوفاة أو الجروح أو السلامة الجسدية للمسافر للقوانين ولوائح الدولة التي وقع فيها الحادث ، وهذا ما جاءت به نص المادة 28 من هذه الاتفاقية المبرمة في مدينة برن (Berne) السويسرية عام 1924 والمعدلة في علم 1957، وخضعت لتعديل آخر في عام 1980 وقد صادقت عليها الجزائر م ع التحفظ بموجب مرسوم رئاسي تحت رقم 91-264 مؤرخ في تاريخ 10 أوت 1991. مع التذكير دائما، بأن الإلتزام بضمان السلامة لا يتم تطبيقه إلا في حالة وجود عقد نقل وعندما يكون المسافر في وضعية قانونية، لأن المسافر الذي تعرض للإصابة عند نزوله من القطار، وبما أنه لم يكن حائزا على تذكرة النقل، فإنه لا يمكنه الرجوع ضد الناقل اعتمادا على مسار قواعد المسؤولية العقدية.

وبعد أن عرضنا لتطور نشأة الإلتزام بضمان سلامة المسافر في فرنسا، وتبين لنا أن القضاء الفرنسي قد أنشأ هذا الإلتزام واستقر العمل عليه منذ حكم محكمة النقض الفرنسية الصادر بتاريخ 21 نوفمبر 1911، وقد كان ذلك بجمع متواصل من الفقه. ورتقل إلى دراسة تطور نشأة الإلتزام بضمان سلامة المسافر في الجزائر.

المطلب الثانينشأة الإلتزام بضمان السلامة في الجزائر

كانت دواعي إقرار التزام الناقل بضمان سلامة المسافرين في الجزائر أكثر منها في فرنسا، ذلك أن اختلال التوازن بين طرفي عقد النقل الذي هو في الكثير من الأحوال من عقود الإذعان يجعل المسافر أو الراكب عاجزا عن إدراك مدى سلامة تنفيذ الناقل لالتزاماته الناشئة عن العقد، المتعلقة بسلامة المسافر، فالناقل في الجزائر أقل قدرة على الوفاء بالتزاماته منه في فرنسا، وطاقمه أقل مهارة بل وأقل اكتراثا منه في فرنسا، فضلا عن أن المشرع الفرنسي قد عنى بتنظيم الوسائل الخاصة بنقل الأشخاص، وكان ذلك في وقت لم تكن فيه وسائل المواصلات قد تقدمت (1).

وبالرغم من ذلك، فلم يعط الفقه في الجزائر بحث الإلتزام بضمان السلامة العناية التي يستحقها في وقت إنشاء هذا الإلتزام، وقد كانت الجزائر أحوج ما تكون فيه إلى ذلك. وإذا كان الباحث لا يكاد يلمس للفقه الجزائري إلا دورا محدودا، لا يكفي للقول بأنه أسهم في إنشاء هذا الإلتزام بالمقارنة بدور الفقه الفرنسي، فإن إنشاء الإلتزام بضمان سلامة المسافر أو الراكب كان من خلق القضاء البحري الفرنسي والمغاربي على السواء (2).

هذا ما سوف أحاول تسليط الضوء عليه في التالي، وأحبذ تقسيمه إلى الفروع التالية:

(1) محمد عمران، المرجع السابق، ص6. وقد استدل على ذلك من أن المشرع الفرنسي قد عنى بوضع وتحديد كافة المواصفات اللازمة لسلامة المركبات المستخدمة في النقل، فلقد أصدر في فرنسا عمدة مدنية (ليون) أوامر (les ordonnances) لتحديد الشروط التي لا بد من توافرها في هذه المركبات وبدون هذه المواصفات لم يكن يسمح لهذه المركبات بالسي أو نقل الأشخاص).

(2) أنظر:

Bernard Saintourens et Dalila Zennaki, l'obligation de sécurité, actes du colloque franco-Algérien univ. De Montesquieu Bordeaux, université d'Oran Senia 22 mai 2002, presse universitaire de Bordeaux, article du Antoine Via lard, l'obligation de sécurité du transporteur maritime de passagers, p. 149.

الفرع الأولالإلتزام بضمان السلامة في مجال النقل البري

إذا كان الإلتزام بضمان السلامة المسافر أو الراكب من خلق القضاء الفرنسي على وجه الخصوص، فإن المشرع الجزائري، قد قنن هذا الإلتزام بموجب الأمر رقم 58-75 الصادر بتاريخ 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري المعدل و المتمم، حيث نصت المادة 62 منه على أنه: "يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء النقل سلامة المسافر، وأن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين في العقد".

ويترتب على ذلك أن عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق الناقل التزاماً بأن يصل الراكب إلى الجهة المتفق عليها سليماً، وهو الإلتزام المعروف بضمان سلامة الراكب. ولا يلتزم الضحية بإثبات خطأ في جانب الناقل أو عيب في وسيلة النقل، وإنما يكفي أن يثبت أنه أصيب بضرر جسدي أثناء تنفيذ عقد النقل، فتقوم مسؤولية الناقل عن هذا الضرر، ولا ترفع هذه المسؤولية إلا إذا اثبت أن الحادث نشأ عن قوة قاهرة أو عن خطأ الراكب المضرور أو الغير⁽¹⁾.

وفي الجزائر قضت المحكمة العليا بأنه "إذا كان من السائد فقها و قضاء أن العقد شريعة المتعاقدين فإن ذلك الأمر ليس مطلقاً في عقد نقل الأشخاص الذي أوجب فيه القانون على الناقل ضمان سلامة المسافر وحمله المسؤولية المترتبة عن إخلاله بذلك الإلتزام، وفي هذا السياق اعتبر كل شرط يرمي إلى الإعفاء من تلك المسؤولية مخالفاً للنظام العام، غير أنه أجاز التخلص منها كلياً أو جزئياً عن طريق إثبات خطأ المسافر أو القوة القاهرة"⁽²⁾.

إلا أن المحكمة العليا يبدو أنها عدلت عن هذا القضاء واتجهت إلى تطبيق قواعد المسؤولية التقصيرية على الحوادث الجسدية الناشئة عن نقل الأشخاص وهذا ما يستفاد

⁽¹⁾ حيث نصت المادة 63 من ق.ت.ج على "أنه 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 خطأ المسافر".

⁽²⁾ قرار للمحكمة العليا، الغرفة المدنية مؤرخ في 30 مارس 1983 ملف 27429 منشور في المجلة القضائية العدد الأول 1989.

من قرارها الذي قضت فيه بأنه " متى نص القانون على أن كل من تولى حراسة شيء اعتبر مسئولاً عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء. فإن الإعفاء من المسؤولية في مجال النقل، لا يكون إلا بثبوت الاستثناءات المنصوص عليها بالمادة 138 من القانون المدني دون التمييز بين النقل بالمجان أو بالمقابل لإطلاق المادة المذكورة التي أصبحت لا تقبل التفرقة القديمة، مما يجعل النعي على ذلك غير جدير بالقبول"⁽¹⁾.
وقد ذهب القضاء إلى أبعد ذلك، مدفوعاً بالرغبة في حماية الم ضرورين، عندما قرر أن الناقل لا يلتزم فقط بضمان سلامة الراكب ذاته فقط بل أقرباءه أيضاً وذلك بوسيلتيهما:

أولاً: عن طريق أعمال فكرة الإشتراط الضمني لمصلحة الغير، وذلك لتبرير تعويض أقارب المضرور المتوفى عن الأضرار التي تصيبهم.
ثانياً: تطبيق نص المادة 138 من القانون المدني على أساس قواعد مسؤولية حارس الأشياء، بما تتيح للمضرور من تجنب الشروط المعفية أو المحددة للمسؤولية في عقد النقل⁽²⁾ وقت نصت فيه المادة 65 من القانون التجاري الجزائري صراحة على بطلان الشروط المعفية كلياً أو جزئياً من مسؤولية الناقل عن الأضرار البدنية التي تلحق بالمسافرين⁽³⁾.
هذا بالنسبة للنقل البري الذي يشمل النقل بواسطة القطار، الحافلة، المترو وسيارة الأجرة.

⁽¹⁾ قرار للمحكمة العليا، الغرفة المدنية 1982/01/20 ملف 21286 منشور في المجلة القضائية العدد الأول سنة 89 العدد 2.

⁽²⁾ محمد بودالي، حماية المستهلك في القانون المقارن، دراسة مقارنة مع القانون الفرنسي، دار الكتاب الحديث، الجزائر، 1426 هـ / 2006م، ص 484.

⁽³⁾ العرابوي نبيل صالح، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، إشراف الأستاذ د.بن عمار محمد، جامعة أبي بكر بلقايا، د، تلمسان، كلية الحقوق، السنة الجامعية 2009-2010، ص 128-129.

الفرع الثاني

الالتزام بضمان السلامة في مجال النقل الجوي

بالنسبة للنقل الجوي، فإنه سواء كان داخليا أو خارجيا، يخضع للقانون رقم 88/06 المؤرخ في 27 جوان 1998 الذي يحدد القواعد المتعلقة بالطيران المدني والمعدل والمتمم بالقانون رقم 05/2000 وكذا الاتفاقيات التي انضمت إليها الجزائر⁽¹⁾. والتزام الناقل في القانون الجزائري وفي اتفاقية فرسوفيا هو التزام لتحقيق نتيجة، فإذا أصيب الراكب بضرر أثناء الرحلة تقوم مسؤولية الناقل، وفي مسؤولية لا ترتفع إلا بإثبات حالة من حالات السبب الأجنبي.

الفرع الثالث

الالتزام بضمان السلامة في مجال عقود السياحة والأسفار

نص القانون رقم 06/99 المحدد للقواعد التي تحكم وكالة السياحة و الأسفار على التزام الوكالة باتخاذ جميع الإجراءات والاحتياطات التي من شأنها أن توفر أمن الزبون وممتلكاته⁽²⁾. إضافة إلى مسؤوليتها عن الأضرار التي تصيب الزبون نتيجة إخلالها بتنفيذ التزاماتها الناشئة عن العقد، حتى ولو كانت قد عهدت بتنفيذها إلى مقدم خدمة آخر⁽³⁾. وهكذا فإنه في حالة حادث نقل، فإن الوكالة تكون إذن مسؤولة مثلها مثل الناقل مع الإحتفاظ بحقها في الرجوع عليه وفقا للقواعد العامة.

⁽¹⁾ ومنها اتفاقية فرسوفيا المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 والتي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 75/64 المؤرخ في 02 مارس 1964، واتفاقية شيكاغو المتعلقة بالطيران المدني الموقعه بتاريخ 07 ديسمبر 1944 م وتعديلاتها والتي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 84/62 المؤرخ في 04 مارس 1963، كما انضمت إلى المنظمة العالمية للطيران المدني (OACI) بموجب المرسوم رقم 84/63 المؤرخ في 05 مارس 1963.

⁽²⁾ المادة 18 من قانون 06/99 المؤرخ في 04 أبريل 1999 المحدد للقواعد التي تحكم نشاط وكالة السياحة والأسفار، الجريدة الرسمية (ج.د.ش) العدد 24 لسنة 1999.

⁽³⁾ المادة 21 من قانون 06/99 السابق.

الفرع الرابعالإلتزام بضمان السلامة في مجال النقل البحري

تخضع مسؤولية الناقل البحري للأشخاص وهو موضوع دراستنا للقواعد المنصوص عليها في القانون البحري، في نص المادة 841 المعدلة والمتممة، والذي بدوره نص على التزام الناقل بضمان سلامة الراكب. إن المسؤولية المترتبة عن عقد النقل سواء كان بریا أو بحريا أو جویا، تفترض أن يقع الضرر داخل وسيلة النقل، أو أثناء عمليات الصعود أو النزول. وفي هذا الصدد نصت المادة 61 من القانون التجاري على أنه: «تترتب مسؤولية الناقل إزاء المسافر ابتداء من تكلفه به»⁽¹⁾.

ورغم عمومية هذا النص، فإن الناقل لا يتحمل الأضرار التي تصيب الراكب قبل تنفيذ عقد النقل، وعلى ذلك يمكن القول أن الحوادث التي تقع في محطات النقل تخضع لنظام مختلف⁽²⁾.

وقد دأب القضاء الفرنسي ولوقت طويل إلى اعتبار التزام الناقل بسلامة الراكب التزاما عقديا ببذل عناية قبل أن يستقر الإجتهد باعتباره التزاما بتحقيق نتيجة.⁽³⁾ وهو يميل اليوم إلى اعتبار مسؤولية الناقل تقصيرية، ما خلا الوقت الذي تستغرقه عملية النقل بالمعنى الضيق، وذلك مهما كانت وسيلة النقل وسواء كان الدخول إلى المركبة حرا أم لا.

⁽¹⁾ والنص الفرنسي للمادة كالاتي : « ... a partir de la prise en charge de celui-ci »

⁽²⁾ ذهب المجلس الأعلى في قرار له صادر عن الغرفة المدنية في ملف رقم 27429 بتاريخ 30 مارس 1983 بخصوص الحوادث التي تقع في محطة القطار إلى أن «ناقل المسافرين يضمن سلامة المسافرين، ولا يجوز إعفاؤه من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر سببه القوة القاهرة أو خطأ المسافرين. وأنه لم يكن يتوقعه ولم يكن في استطاعته تفاديه... وأن رجوع المسافرين إلى عربات القطار بعد النزول منها أمر متوقع ويمكن تفاديه، عن طريق الاعتناء الكامل من طرف حارس المحطة الذي عليه ألا يعطي إشارة انطلاق القطار إلا بعد التأكد من نزول كل المسافرين وغلق أبواب القطار».

⁽³⁾ المادة 63 ق.ت.ج والمادة 847 من ق.ب.ج.

ألقى القضاء على عاتق الناقل التزاما محددًا بضمان سلامة المسافر وهو التزام بتحقيق غاية هي وصول المسافر سليماً معافى إلى جهة الوصول، ويتفق ذلك مع الغاية من عقد نقل الأشخاص، ذلك أن الغاية التي يقصدها طرفاه منه أن يصل المسافر إلى جهة الوصول سليماً معافى، لأنه مما يتنافر مع طبيعة عقد النقل أن يصل المسافر إلى جهة الوصول جثة هامة، فالسلامة في تقدير المسافر، لا تقل أهمية عن النقل ذاته، وتعتبر بالنسبة لهذا العقد ضرورة حتمية، وبدونها لا يكون له أية غاية، بحيث يمكن القول أن إلقاء الإلتزام بالسلامة على عاتق الناقل، ضروري وعادل (المطلب الأول). وإذا ما أثبت المسافر أن إصابته قد حدثت أثناء النقل، فإنه لا يكون عليه أن يقيم الدليل على سبب إصابته، ولا على رجوعها إلى واقعة النقل وعدم مساهمته في وقوعها، ولا حتى على قيام الصلة المباشرة بين الحادثة والنقل، وإذا ظلت ظروف الحادثة مجهولة، ولم يستطع الناقل إثبات سببها، فإنه يكون مسؤولاً مسؤولية كاملة عن إخلاله بالتزامه العقدي⁽¹⁾ (المطلب الثاني).

المطلب الأول

تعريف الإلتزام بضمان السلامة

لا يكفي التسليم بقيام التزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص، يترتب على عاتق الناقل عند إخلاله به مسؤولية عقدية، وإنما يجب تحديد طبيعته⁽²⁾، وتعيين من يتحمل من طرفي العقد عبء الإثبات في دعوى التعويض عن الإصابة، وهو ما يتوقف على تحديد طبيعة الإلتزام وحول الطبيعة القانونية للإلتزام بضمان السلامة، يجب التمييز بين نوعين من الإلتزامات العقدية، فهناك التزام تنفيذه لا يكون بتحقيق غاية معينة هي محل الإلتزام، كإلتزام بنقل حق عيني، والإلتزام بعمل معين، والإلتزام بالامتناع عن عمل معين. وإذا لم تتحقق الغاية التي قصد إليها المتعاقدان بقي الإلتزام غير منفذ وهذا التزام بتحقيق غاية أو نتيجة⁽³⁾.

⁽¹⁾ وجدي عبد الواحد، المرجع السابق، ص 42، 43، 44.

⁽²⁾ جمال زكي، المرجع السابق، ص 238 - 239 رقم الهامش 245.

⁽³⁾ اصطلاح الفقه الفرنسي على تسمية هذا الإلتزام بعبارة (obligation de résultat).

ففي عقد نقل الأشخاص، يلتزم الناقل بضمان سلامة الراكب، بمعنى أنه يكون ملتزماً بتوصيله إلى الجهة المتفق عليها سليماً، وهو التزام بتحقيق غاية بحيث إذا أصيب الراكب فإنه يكفي أن يثبت أنه أصيب أثناء تنفيذ عقد الناقل ويعتبر هذا منه إثباتاً لعدم قيام الناقل بالتزامه، ومن ثم تقوم مسؤولية الناقل عن هذا الضرر بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه. ولا ترفع مسؤولية الناقل عن سلامة الراكب إلا إذا أثبت الناقل أن الضرر الحاصل للراكب قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه⁽¹⁾. وهناك نوع آخر من الالتزامات هو الالتزام ببذل جهد بهدف الوصول إلى غرض، تحقق الغرض أو لم يتحقق⁽²⁾، ويعبر عنه أيضاً بالالتزام ببذل عناية. فهو لا يرمي إلى تحقيق غاية معينة بل هو التزام بعمل نتيجة احتمالية، فهو عمل لا تضمن نتيجة، ويكون المدين قد نفذ التزامه إذا بذل مقداراً معيناً من العناية. ومقدار العناية هو ما يبذله الشخص العادي، ويزيد هنا المقدار أو ينقص تبعاً لما ينص عليه القانون أو يقضي به الاتفاق.

وضابط التفرقة بين الإلتزام الذي يكون محله بذل عناية و الإلتزام الذي يكون محله تحقيق غاية يكمن في طبيعة الغرض الذي يقصد بالعقد الوصول إليه ومن جهة أخرى، ينشأ عن الإخلال بالالتزام بتحقيق نتيجة المسؤولية العقدية، و تنشأ المسؤولية التقصيرية عن الإخلال بالالتزام بتحقيق غاية.

في الإلتزام بتحقيق غاية يكون الخطأ العقدي فيه هو عدم تحقيق هذه الغاية، وفي الإلتزام ببذل عناية يكون الخطأ العقدي فيه هو عدم بذل العناية المطلوبة على أن الإلتزام بالسلامة في بعض العقود الأخرى خلافاً لعقد النقل كان محلاً للالتزام ببذل عناية⁽³⁾.

أما في عقد نقل الأشخاص، فقد ذهب بعض الفقهاء، إلى أن التزام الناقل بضمان سلامة المسافرين مح له مجرد بذل عناية هي اتخاذ جميع الاحتياطات الممكنة لتجنب

⁽¹⁾ عبد الرزاق أحمد السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد ، المجلد الثاني، نظرية الإلتزام بوجه عام، مصادر الإلتزام، الطبعة الثالثة، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 1998ص737.

⁽²⁾ اصطلاح على تسمية هذا الإلتزام في الفقه الفرنسي بعبارة (obligation de moyen) أو بعبارة (obligation générale de prudence et de diligence).

⁽³⁾ كما هو الحال في عقود تعليم الفروسية أو السباحة أو الغطس أو الانزلاق على الماء أو أية رياضة أخرى.

المساس بالمسافر أثناء نقله، ويترتب على ذلك أن يتحمل المسافر عبء إثبات تقصير الناقل عن بذل هذه العناية. وهو ما يتنافى مع توفير الحماية الفعالة للمسافر. لذلك فقد اعتبر القضاء هذا الإلتزام التزام بتحقيق غاية هي منع وقوع الحادثة، فإذا وقعت الحادثة وأصيب المسافر فإن الناقل يكون مخلاً بالتزامه، وتقوم على عاتقه المسؤولية عن إخلال بالتزامه بضمان سلامة المسافر أو الراكب التي لا يستطيع التخلص منها إلا بإقامة الدليل على رجوعها إلى سبب أجنبي عنه (1). فالناقل -إذن- يلتزم بموجب عقد النقل الذي يبرمه مع عميله بضمان سلامة المسافر أو الراكب، ولا يتأتى ذلك إلا بتوصيله سليماً معافى إلى جهة الوصول، ولا يستطيع الناقل التخلص من هذه المسؤولية إلا إذا أقام الدليل على رجوعه إلى سبب أجنبي لا يدل عليه، قوة قاهرة أو حادث فجائي، أو فعل الغير أو خطأ المسافر نفسه، ولا يستطيع الناقل أن يدفع مسؤوليته وفقاً لهذا المضمون المحدد للإلتزام بضمان السلامة إلا إذا أثبت أنه لم يرتكب خطأ ما، أو أن أفراد طاقمه قد بذلوا العناية الواجبة الكافية، ذلك أن انعدام خطأ الناقل غير كاف لتخليصه من التزامه بالسلامة، ويظل التزامه بالتعويض للمسافر، عن الأسباب المجهولة للإخلال به، قائماً على عاتقه، فيجب على الناقل الذي التزم بتوصيل المسافر "سليماً معافى" إلى جهة الوصول أن يتخذ كافة الاحتياطات التي توجبها الظروف والأخطار التي عليه تجنبها لتوفير السلامة للمسافر أو الراكب، كما أنه لا يكفي لإعفاء الناقل من المسؤولية أن يعترف المسافر بأنه لم يرتكب أي خطأ، ما دام لم يقصد باعترافه النزول عن دعوى المسؤولية التي نشأت لمصلحته عن عقد النقل والإلتزام بالسلامة الذي ولده (2).

وإذا كان انعدام خطأ الناقل لا يكفي لتخليصه من التزامه بالسلامة فإنه لا يهتبه في ذلك أيضاً أن يدفع بانتفاء مسؤوليته لسبب أجنبي، وإنما يجب عليه أن يثبت واقعة محددة لها نعت السبب الأجنبي في إحدى صورته: القوة القاهرة، أو فعل الغير، أو خطأ المسافر نفسه.

(1) أكرم يا ملكي، القانون الجوي، دراسة مقارنة، بدون اسم ومكان النشر، 1998، ص 120.

(2) وجدي عبد الواحد، المرجع السابق، ص 39 - 40 - 41.

على أن افتراض خطأ الناقل وفقا لتعبير القضاء الفرنسي طبقا لقواعد المسؤولية العقدية في الإلتزام بتحقيق غاية، قد يستلزم أن يثبت المسافر أو الراكب أن إصابته كانت نتيجة للنقل ولكن إمعانا في إضفاء حماية فعالة للمسافرين قد اكتفى بأن يثبت المسافر أو الراكب أن إصابته قد حدثت في أثناء النقل، ليقطع على الناقل التزامه العقدي بضمان سلامة المسافر أو الراكب، الذي قوامه وفقا للعبارة التي درجت على استخدامها المحاكم (توصيله سليما معافى إلى جهة الوصول) ولا يكون أمام الناقل للتخلص من المسؤولية عن إخلاله بهذا الإلتزام إلا أن يثبت أن رجوع الإصابة إلى سبب أجنبي عنه، قوة قاهرة أو حادث فجائي أو فعل الغير أو خطأ المسافر نفسه. ولا يكفي الناقل للتخلص من مسؤوليته العقدية عن إصابة المسافر أو الراكب لديه أن يقدم فروضا تجعل الواقعة المبرمة، التي يتمسك بها مقبولة وإنما يجب عليه تقديم إثبات مؤكد، ومباشر ودقيق، على الواقعة المدعاة، وصلتها السببية بذكر الإصابة، فإذا اخفق في تقديم الإثبات المحقق على السبب الأجنبي كخطأ الضحية مثلا و بقي شك حول ثبوته فسر الشك لمصلحة الضحية وبقيت مسؤولية الناقل قائمة.

ولهذا يتناول الفقه عادة، الإلتزام بضمان السلامة، محددًا شروطه كما يلي:

ضرورة وجود عقد نقل أو شبيه له ، وجود مهني متخصص ... الخ، غير أن هذا التناول لم يعد يتناسب مع عمومية الإلتزام بضمان السلامة، فقد خرج هذا الأخير، ومنذ زمن، عن طوق العقد، وامتد إلى غيره من العقود التي لا يوجد فيها معنى النقل وتسليم الدائن نفسه لمهني محترف، فقد أصبح الإلتزام بضمان السلامة يوجد الآن في عقود لم يكن من المتصور وجوده فيها.

تتناول معظم الدراسات الإلتزام بضمان السلامة عن طريق تناول شروطه وخصائصه، فيرى هذا الفقه أن الإلتزام بضمان السلامة يقتضي توافر عدد من الشروط: أن يلجأ أحد المتعاقدين للمتعاقد الآخر من أجل الحصول على منتج أو خدمة معينة، أن يوجد خطر يتهدد المتعاقد طالب هذه الخدمة أو المنتج، أخيرا أن يكون المتعاقد الملتزم بتقديم الخدمة أو المنتج مهنيا محترفا . غير أن تعريف الإلتزام بالنظر إلى الشروط المتطلبة لوجوده لا يلقي ال ضوء على ماهية هذا الإلتزام، ما المقصود بالسلامة التي يلتزم بها المدين؟ ما هو المطلوب من هذا الأخير بالضبط ، هل يلتزم

بعدم وقوع فعل يمس بسلامة المتعاقد معه أم يلتزم بأن يتوقع الفعل الذي يمس بسلامة هذا المتعاقد؟ ثم ما الذي يلقي على عاتقه في حالة توقع أو عدم توقع الفعل الضار؟ ... وهكذا، لذلك فإن التعريف بالالتزام بضمان السلامة يقتضي التعرض لماهية هذا الإلتزام ذاتها وليس شرطاً أو أثراً له⁽¹⁾.

لذلك، يقرر بعض الفقه تعريف الإلتزام بالسلامة بالنظر إلى ذاتيته، والنظر إلى الإلتزام بالسلامة كالتزام تبعية في العقد لا يتعلق إلا بالأشخاص ولا يكون، من حيث المبدأ، إلا بتحقيق نتيجة، يقتضي في تعرّفه بالنظر إلى مضمونه⁽²⁾ وليس بالنظر إلى شروطه وخصائصه.

والنظر إلى ذات الإلتزام بالسلامة يقتضي التعرض للمقصود بفكرة السلامة في ذاتها، ثم مضمون الإلتزام بالسلامة.

الفرع الأول

فكرة السلامة في ذاتها

تقتضي فكرة السلامة أن يمارس المدين بها سيطرة فعلية على كل العناصر التي يمكن أن تسبب ضرراً للدائن بها ويعني ذلك أن لا تكون هذه العناصر داخله في إطار العقد الذي يربط الدائن بالمدين .

الفرع الثاني

ضرورة السيطرة الفعلية على العناصر المسببة للضرر

يركز الفقه في تحليله للإلتزام بالسلامة على طبيعة هذا الإلتزام ببذل عناية أم التزم بتحقيق نتيجة أكثر من التركيز على محل هذا الإلتزام⁽³⁾.

⁽¹⁾ محمد علي عمران، المرجع السابق، ص143. محمود التلتي، النظرية العامة للإلتزام بضمان سلامة الأشخاص، ص203، محمد وحيد، الإلتزام بضمان السلامة في العقود، دار النهضة العربية، 2001 ص8 .

⁽²⁾ محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء الأول، ازدواج أو وحدة المسؤولية المدنيّة ومسألة الخيبي، بدون اسم الناشر، 1978، ص238 .

⁽³⁾ Y. Lambert Faivre, « fondement et régime de l'obligation de sécurité » D 1994.chr.81. حيث تركز المؤلفة على نود التفرقة بين الإلتزام ببذل عناية والإلتزام بتحقيق نتيجة، وتقرّح بدلاً منها الإلتزام بالحرص obligation de prudence والإلتزام المحدد obligation déterminée . د. محمد علي عمران، الإلتزام بضمان السلامة وتطبيقاته في بعض العقود، ص 197 وما بعدها.

وترجع الصعوبة في التحليل، ربما إلى عدم دقة مصطلح السلامة، ويرجع هذا بدوره أحيانا إلى أن المحل الذي تحمل عليه هذه السلامة يفترق هو الآخر بدوره إلى الوضوح⁽¹⁾.

رغم هذه الملاحظة أمكن تحديد الم قصد بالسلامة فيقصد بهذه الأخيرة الحالة التي يكون فيها التكامل الجسدي والصحي للمتعاقد محفوظ من أي اعتداء يسببه له تنفيذ الإلتزامات التعاقدية في الاتفاق المبرم بين هذا الأخير وبين مهن ي محترف، فالناقل يلتزم بأن يوصل المسافرين سالما معافى إلى الجهة التي يقصدها ويشمل هذا الإلتزام الوقت من اللحظة التي يركب فيها هذا المسافر وسيلة النقل إلى لحظة نزوله منها. والسلامة بهذا المعنى مفهوم أحادي (monolithique) لا يتحمل التدرج أو التنوع⁽²⁾، فعندما تكون السلامة هي محل الإلتزام، كما يقول بعض الفقهاء، فلا يمكن التعبير عنها بطريقة وسط، فالتنفيذ لا يحمل الزيادة أو النقص، فالسلامة غير قابلة للتجزئة⁽³⁾. وبهذا من أجل الوفاء بها فيجب أن تغطي السلامة كل مدة تنفيذ الإلتزامات المتولدة عن العقد الذي أنشأها وأن تكون مطلقة لا يشوبها نقص ولا تعترضها حادثة، وبعد تحديد المقصود بالسلامة نستطيع أن نحدد محل هذه السلامة، وهذا الأخير يقصد به أن يسيطر المدين على العناصر التي يمكن أن تسبب الضرر، وهذا يعني السيطرة على تصرفات الأشخاص أو على الأشياء المستخدمة في تنفيذ العقد⁽⁴⁾. والسيطرة يقصد بها التأثير الكامل (empire complet) أي توجيه ورقابة يمارسان بواسطة المدين بالسلامة على هذه التصرفات وتلك الأشياء، بطريقة أن استخدامها في تنفيذ الإلتزامات لا يقدم أي ضرر لصحة الدائن أو لتكامله الجسدي.

¹⁾ F. Defferrard, « une analyse de l'obligation de sécurité à l'épreuve de la cause étrangère » n° 4, P.364 édition 1999.

²⁾ F.Defferrard, une analyse de l'obligation de sécurité à l'épreuve de la cause étrangère n°5P. 365.

³⁾ P.Jourdain, « Le fondement de l'obligation de sécurité Gaz. Pal., 21-23 septembre 1997, 1994 .p.22, Y. Lam Bert- Faivre « fondement et régime de l'obligation de sécurité, D chr81.

⁴⁾ F.Defferrard, « une analyse de l'obligation de sécurité à l'épreuve de la cause étrangère », n6, p.365.

ويتوسع القضاء في مفهوم السيطرة الفعلية على الأشخاص والأشياء، غير أن المهم في هذا الصدد أن السيطرة الفعلية على العناصر التي يمكن أن تسبب الضرر للدائن في الإلتزام تقتضي أن تنتمي هذه العناصر إلى العقد المبرم بين هذا الدائن وبين المهني المحترف وليست خارجة عنه⁽¹⁾.

الفرع الثالث

ضرورة انتماء العناصر المسببة للضرر للعقد

المبرم بين الدائن والمدين في الإلتزام بالسلامة

وينبع شرط انتماء العناصر المسببة للضرر للعقد من حقيقة أن العقد عبارة عن دائرة مغلقة على عاقيه يتبادلان فيه أداءات مختلفة وأن هذا العقد يجب ألا يعرض الدائن إلى ما هو أخطر أكثر مما يتعرض له الغير⁽²⁾.

⁽¹⁾ عابد فايد عبد الفتاح فايد، الإلتزام بضمان السلامة في عقود السياحة في ضوء قواعد حماية المستهلك، دراسة مقارنة في القانون المصري و القانون الفرنسي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1427هـ 2006م ص16، 17، 18.
⁽²⁾ G. viney et p.Jourdain, traité de droit civil, les conditions de la responsabilité, 2^e ed, LGDJ, 1998 N°501, p409, ou les auteurs dégagent « une idée commune et plus générale selon laquelle l'obligation de sécurité mait de ce que l'exécution des contrat expose le créancier à des risques particulier de dommages aux quels les tiers ne sont pas normalement exposés »

وتبين أحكام القضاء الصادرة في موضوع "نقل عدوى الإيدز" حيث تلتزم مراكز نقل الدم بالإلتزام بتحقيق نتيجة هي سلامة لأشخاص محل عملية نقل الدم، تشددا واضحا في تحديد المجال العقدي . وفي هذا الخصوص لا يعتبر العيب الداخلي حتى لو كان صعب الاكتشاف indécelable، سببا أجنبيا بالنسبة لمركز الدم . هذا المبدأ وإن كان ليس جديدا في هذه المسألة، إلا أنه يثير أن الشيء المستخدم في تنفيذ الإلتزام يجب ألا يسبب أي أثر ضار للتكامل الجسدي والصحي للمستفيد من هذا التنفيذ.

وفي موضوع التزام المطاعم بسلامة روادها، وعلى أثر حدوث تسمم غذائي لأحد عملاء المطاعم اعتبرت محكمة استئناف بواتييه Poitiers أن وجود عيب داخلي في الشيء موضوع العقد يهيج، في حالة انعدام تدخل عنصر خارجي بالمعنى الدقيق للكلمة، استبعاد مسؤولية صاحب المطعم بسبب القوة القاهرة :

(CA de Potiers, 16 décembre 1970. jcp, 1972, II, 1727, obs, G, memeteau)

فشرط انتماء العناصر للعقد أو شرط الداخلية intérieurité يبلور إذن الإلتزام بضمان السلامة المرتبط بوجوب وتنفيذ العقد المبرم بين صاحب المطعم والعميل تنفيذا صحيحا.

المطلب الثاني

شرطا الإلتزام بضمان السلامة

يلزم لقيام التزام الناقل بضمان سلامة الراكب أن يكون بينهما عقد نقل صحيح. وأن تلحق الراكب إصابة أثناء تنفيذ عقد النقل. فإذا لم يكن هناك عقد نقل صحيح بين الطرفين تخلف قيام الالتزام بضمان السلامة على عاتق الناقل على أن تخلف هذا الالتزام لا يمنع من قيام مسؤولية الناقل على الصعيد التقصيري. وسينتظر لدراسة كل من الشرطين المذكورين فيما يلي في فرع مستقل.

الفرع الأول

وجود عقد نقل

إن الإلتزام التعاقدي بضمان السلامة يفترض وجود علاقة عقدية بين الناقل والراكب فمصدر هذا الإلتزام عقد النقل. وقد عرف التقنين البحري الفرنسي عقد نقل الأشخاص بأنه "هو الإتفاق الذي يتم بمقتضاه تعهد الناقل بنقل شخص من مكان إلى آخر"⁽¹⁾. ويتضح من هذا النص أن موضوع نقل الأشخاص هو شخص على قيد الحياة أما نقل جثة المتوفي فلا يعد نقلا للأشخاص و إنما نقلا للأشياء⁽²⁾. وعقد نقل الأشخاص بحرا هو الذي يلتزم بموجبه المجهز بنقل المسافر وأمتعته إن وجدت عن طريق البحر لمسافة معينة مقابل أجره السفر⁽³⁾. وعقد النقل وفقا لهذا التعريف يتضمن عنصرين جوهريين، الأول: أن يكون النقل الغرض الأساس من العقد، ذلك أنه قد يلتزم أحد المتعاقدين بنقل المتعاقد الآخر من مكان لآخر، ومع هذا لا يكون هذا العقد عقد نقل إذا لم يكن النقل هو الغرض الأساسي من العقد.

(1) المادة 1/34 من التقنين البحري الفرنسي رقم 1966/400 الصادر في 18 يونيو 1966.¹

(2) إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي و القانون الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1980، ص 80.

(3) عملا بنص المادة 821 من ق.ب.ج.

أما العنصر الجوهرى الآخر فهو الأجرة (مقابل النقل)، ولا يترتب على عاتق الناقل التزم بضمان سلامة المسافر أو الراكب الذي قصد السفر أو الإنتقال خفية دون أن يدفع أجرة النقل⁽¹⁾.

ويقع على المسافر الذي يطالب المجهز بتعويضه على إخلاله بالتزامه بضمان سلامته أن يقيم الدليل على وجود عقد النقل الذي ينشأ عنه الإلتزام بالسلامة، ويكون إثبات العقد بتقديم التذكرة التي تتفق البيانات الواردة فيها مع زمن الانتقال ومكانه، كما يجب على الناقل أن يمنح المسافر تذكرة سفر تثبت التزامات الفريقين، وتكون تذكرة السفر الصادرة، الدليل على إبرام عقد السفر ودفع الأجرة⁽²⁾.

ويجب أن تتضمن تذكرة السفر البيانات الخاصة بهوية طرفي العقد ومكان وتاريخ إصدار التذكرة واسم وصنف السفينة ومسافة النقل وتاريخ ومكان التحميل وموانئ التوقف إن وجدت وأجرة السفر والدرجة ورقم الحجره⁽³⁾.

وإذا فقد المسافر سند النقل، فإنه يستطيع أن يقيم الدليل على وجوده بكافة طرق

الإثبات القانونية طبقاً للقواعد العامة، لأن عقد النقل عمل تجاري في جانب الناقل. ويتعين على الناقل، الذي ينكر وجود العقد، أن يقيم الدليل على عدم وجوده. ولا يمكن نقل التذكرة الاسمية لاسم شخص آخر إذا لم يوافق الناقل عليها وكذلك فيما يخص تذكرة السفر لحامله، عندما يكون المسافر قد بدأ الرحلة. ولا يمكن نقل التذكرة الاسمية لاسم شخص آخر إذا لم يوافق الناقل عليها وكذلك فيما يخص تذكرة السفر لحامله، عندما يكون المسافر قد بدأ الرحلة.

ومؤدى ذلك أن الإلتزام بضمان سلامة المسافر يظل على عاتق الناقل للشخص المتنازل إليه عن بطاقة النقل طالما لم تمنح البطاقة للشخص المتنازل إليه بناء على اعتبارات شخصية، لأنه يستوي لدى الناقل ركوب أي شخص آخر، أما إذا كان شخص المسافر محل اعتبار ورفض الناقل نقل التذكرة الاسمية لاسم شخص آخر، فإن الإلتزام

⁽¹⁾ وجدي عبد الواحد، المرجع السابق، ص 55.

⁽²⁾ وفقاً لما نصت عليه المادة 826 من ق.ب.ج.

⁽³⁾ المادة 827 ق.ب.ج.

بضمان سلامة المتنازل إليه لا تقوم على عاتق الناقل، لأنه لم ينشأ عقد بين هذا الأخير والناقل⁽¹⁾.

الفرع الثاني

حدوث إصابة للمسافر أثناء تنفيذ العقد

ينشأ عن عقد نقل الأشخاص الإلتزام بضمان سلامة المسافرين، ويقوم هذا الإلتزام في ذمة الناقل طيلة الوقت الذي يستغرقه تنفيذ العقد . ويطلق على الوقت الذي يستغرقه تنفيذ عقد النقل الزمني للإلتزام بالسلامة. وتحديد هذا النطاق مسألة بالغة الأهمية، ذلك أنه يتعين أن تحدث إصابة المسافر في هذا النطاق حتى يستفيد من الإلتزام بضمان السلامة، ويتحدد النطاق الزمني للإلتزام بالسلامة من الوقت الذي يبدأ فيه تنفيذ العقد وينقضي في الوقت الذي ينتهي فيه تنفيذه⁽²⁾. وقد يتعاصر الوقت الذي يتم فيه إبرام العقد والوقت الذي يبدأ فيه تنفيذه، وفي هذا الغرض لا تثار مسألة تحديد وقت بدء تنفيذ العقد، وما يترتب على ذلك من قيام الإلتزام بالسلامة على عاتق الناقل ثمة مشكلة وقد لا يتعاصر الوقتان فإذا أبرم العقد دون أن يقترن به تنفيذه، فإن الإلتزام بالسلامة لا يقوم إلا منذ بدء عقد النقل، ذلك أن الإلتزام بالسلامة إذا كان شأنه شأن كل الإلتزامات العقدية، يترتب على العقد منذ إبرامه فإنه مع ذلك التزام ثانوي، يتحدد تنفيذه على مقتضى تنفيذ الإلتزام الأصلي وهو النقل، ومن ثم متى كان الإلتزام الأصلي مؤجلا مضافا إلى ذات الأجل الذي أضيف إليه، كما هو الحال إذا حجز المسافر تذكرة للسفر قبل بضعة أيام فإن العبرة بوقت إبرام عقد النقل الذي يتم منذ استلام المسافر التذكرة ولا يقوم الإلتزام بضمان سلامة المسافرين إلا منذ بدء تنفيذ عقد النقل، بدخول المسافر إلى رصيف الرحيل تمهيدا لصعود المسافر إلى السفينة المقرر له السفر بها، ولا يتصور قيام الإلتزام بالسلامة في ال فترة السابقة على ذلك لأن المسافر أو الراكب لا يكون على صلة بالناقل، وبالتالي لا يتصور مسؤولية هذا الأخير خلال الفترة السابقة على البدء في تنفيذ عقد النقل⁽³⁾.

⁽¹⁾ وجدي عبد الواحد، المرجع السابق، ص 57-58.

⁽²⁾ محمد فريد العربي، القانون الجوي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص 201.

⁽³⁾ عمر عيسى الفقي، الموسوعة القانونية في المسؤولية المدنية، الطبعة الأولى، بدون اسم ومكان النشر، 2002، ص 307.

والإلتزام بضمان سلامة المسافرين لا يترابط عموماً بشراء تذكرة النقل الذي قد يكون لاحقاً لبدء تنفيذ عقد النقل ولا يمكن أن يتأخر الإلتزام بالسلامة إلى ما بعد بداية النقل أو يترأخى إلى ما قبل الانتهاء منه⁽¹⁾. لنقص فائدته أو انعدام جدواه في مثل هذه الفروض.

واعتماداً على ما سبق، يمكننا أن نعرف الإلتزام بالسلامة على أنه:
"الإلتزام الذي يضع على عاتق المتعاقد معه التزاماً بأن يضمن لعمليه المتعاقد، عدم تعرضه لأيّة إصابة جسمانية بمناسبة تنفيذ العقد"⁽²⁾.

وقد أكدت المحكمة العليا على موقفها في التمسك بالمسؤولية التقصيرية على الحوادث الواقعة أثناء تنفيذ عقد النقل في قرار آخر لها جاء فيه " من المقرر قانوناً أن كل من تولى حراسة شيء، أعتبر مسؤولاً عما يحدثه من ضرر، و لا يعفى من المسؤولية إلا الحارس الذي أثبت بأن الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه.
ولما تبين- من الملف الحالي- أن الحادث الذي أصيب به الطاعن أثناء سفره، قد ثبتت مسؤوليته على شركة النقل بحكم قضائي و قبلت به. فإن قضاة المجلس برفضهم دعوى التعويض استناداً على فعل الغير و أن الطاعن لم يثبت خطأ أو إغفال الناقل، فإنهم بذلك قد خالفوا القانون، لأنه كان يتوجب على الناقل- لإعفائه من المسؤولية- إثبات و جود السبب الأجنبي، المستحيل توقعه أو منع نتائجه، كما يشترط القانون، ومتى قضاوا بذلك فإنهم عرضوا قرارهم للنقض⁽³⁾.

ويبدو أن المحكمة قد تبنت اتجاه حديث في الفقه يناهز بإزالة الصفة التعاقدية عن الإلتزام بضمان السلامة، وإخضاع الأضرار الجسدية الواقعة أثناء تنفيذ العقود لقواعد المسؤولية التقصيرية بوصفها الشريعة العامة لقانون المسؤولية المدنية⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ وجدي عبد الواحد، المرجع السابق، ص 62-63-64 .

⁽²⁾ أنظر:

Bernard Saintourens et Dalila Zennaki, op.cit, p. 113

⁽³⁾ قرار للمحكمة العليا في 92/12/2 ملف 94034 منشور في المجلة القضائية لسنة 1995 العدد 2. ³

⁽⁴⁾ عبد القادر أفصاوي، المرجع السابق، ص 33، 34.

سنقسم الدراسة في هذا المبحث إلى مطلبين، يخصص الأول لمبحث مضمون الأساس التعاقدي في الالتزام بضمان السلامة والثاني لتقدير الأساس التعاقدي للالتزام بضمان السلامة.

المطلب الأول

الأساس التعاقدي للالتزام بضمان السلامة

إن إدخال الإلتزام بضمان السلامة في العقود يستجيب لحاجة عالمية معاصرة في القانون المقارن⁽¹⁾، ولتفهم جديد لفكرة العقد الذي يتكون من معطيات موضوعية وأخرى شخصية⁽²⁾، فعبارات العقد وكلماته، كتعبير عن إرادة الأطراف، تلغى وتمحى أمام روح الاتفاق الذي يجمعهم. في هذا الإطار يستطيع القاضي أن يضيف بما له من سلطة في التفسير، إلى مضمون العقد التزامات غير موجودة فيه ولم يعبر طرفاه عنها. وميلاد الإلتزام بضمان السلامة في عقد النقل في سنة 1911⁽³⁾ يؤكد هذه السلطة التي تتمتع بها المحاكم في إنشاء الإلتزامات التي كان الأفراد، بلا أدنى شك، لا يتخيلونها عند لحظة إبرام العقد، ولم يتوقف الأمر عند عقد النقل، فقد انتقلت "عدوى الإلتزام بضمان السلامة" إلى بقية العقود. وازدهار الإلتزام بضمان السلامة في قانون العقود، على هذا النحو، أدى بالفقه إلى البحث عن تفسير وتبرير، من النصوص القانونية، لهذا التوسع في الإلتزامات التعاقدية. وهنا بدت المادة 1135 من القانون المدني الفرنسي كأساس واضح لهذا التوسع والمرونة العقدية.

وتنص المادة 1135 سالفة الذكر على أن الاتفاقات لا تكون ملزمة فقط بكل ما تم التعبير عنه فيها إنما تشمل أيضا ملحقات أو مستلزمات التي ت فرضها العدالة

¹⁾ y. Lambert- Faivre, fondement et régime de l'obligation de sécurité » D., 1994, chr.81.

حيث ترى المؤلفة أن الإلتزام بضمان السلامة يستند على مبدأ طبيعي يهدف للحفاظ على التكامل الجسدي.

²⁾ j.Hauser, objectivisme et subjectivisme dans l'acte juridique, LGDJ, 1971 p.Hebraud, « rôle respectif de la volonté et des éléments objectifs dans les actes juridiques », Delebeque et F.j.Pansier, droit des obligations, contrat, et quasi contrat litec, 2000, n°255, p135 : « lorsqu' il s'agit de qualifier, les juges du fond doivent prendre en considération, non pas les éléments subjectifs du contrat, mais uniquement les éléments objectifs de ce dernier, c'est-à-dire qu'ils ne doivent pas s'arrêter à la domination que les parties ont donne au contrat, mais au contraire s'attacher aux obligation, ainsi qu'a l'ordre que les parties leur ont conféré. »

³⁾ Naissance de l'obligation de sécurité.

والعرف والقانون طبقا لطبيعة الالتزام⁽¹⁾، ناظرة إلى هذا النص على أنه يتضمن الأساس لتدخل المحاكم بإضافة التزامات أخرى (التزامات ضمنية) على الالتزامات التي اتفق عليها أطراف العقد، اعتبرت محكمة النقض الفرنسية أن نص المادة السابقة أساس منطقي لتبرير وتفسير وجود التزام تباعي أو ثانوي بضمان السلامة. فباسم العدالة والعرف قررت محكمة النقض وجود هذا الإلتزام في العديد من العقود، ما يهمننا عقد النقل، وكل ما يمكن قوله في هذه المناسبة أن اللجوء إلى نص المادة 1135 مدني في العديد من المنازعات يؤكد رغبة وإرادة محكمة النقض في تقوية المضمون الإلزامي للعقد مستلهمة في ذلك اعتبارات العدالة الموضوعية . وبالاستناد إلى نص المادة 2/107 من القانون المدني⁽²⁾، نستخلص وجود التزام بضمان السلامة يقع على المدين (الناقل، الفندق،... الخ) بمقتضاه يلتزم المدين بأداء التزامه مع المحافظة على السلامة الجسدية للدائن⁽³⁾، و كان الهدف من وراء ذلك أيضا هو تحميل المتعاقد المخل بالتزامه بالسلامة المسؤولية المدنية .

⁽¹⁾ أنظر:

L'article 1135 du code civil : « les conventions obligent non seulement à ce qui y est exprimé, mais encore à toutes les suites que l'équité, l'usage ou la loi donnent à l'obligation d'après sa nature »

⁽²⁾ تنص المادة 2/107 من ق.م.ج على أنه: "ولا يقتصر العقد على إلزام المتعاقد بما ورد فيه، ولكن يتناول أيضا ما هو مستلزماته، وفقا للقانون والعرف والعدالة بحسب طبيعة الالتزام".

⁽³⁾ ومفاد نص المادة السابقة على أن لا يقتصر العقد على إلزام المتعاقد بما ورد فيه، ولكن يتناول أيضا ما هو من مستلزماته، وفقا للقانون والعرف والعدالة بحسب طبيعة الالتزام، إن الإلتزام التعاوني قد يتسع ليشمل ما لم يتفق عليه صراحة مما تقتضيه طبيعته، فإذا اتفق على نزول مسافر في فندق فإن العقد لا يقتصر على إلزام صاحب الفندق بتقديم مكان للإيواء، وإنما يلزمه أيضا بما تقتضيه طبيعة الإلتزام بالإيواء، ومن هذا القبيل وفق ما جرى به العرف بين الناس، اتخاذ الحيلة واصطناع الحذر بما يرد على النزول عائلة ما يتهدد سلامته من مخاطر ويحفظ عليه أمنه وراحته، فيعصمه من الضرر على نحو ما يعصمه إيواؤه إلى مسكنه " وهو ما قضت به محكمة النقض المصرية في حكمها الصادر في 22 يناير 1980.

و يرى الفقه أيضا، و هو بصدد تحديد نطاق و مضمون العقد ، أنه يمكن تحميل المتعاقد بالتزامات تعد من مستلزمات العقد " وفقا للقانون و العرف و العدالة بحسب طبيعة الالتزام" و يضرب المثل على ذلك بالالتزام بضمان السلامة⁽¹⁾.

ويمكن في إطار القانون الفرنسي، أن ينظر أيضا إلى نص المادة 1156 من القانون المدني كأساس للالتزام العقدي بضمان السلامة، هذه المادة تنص على أنه يجب الرجوع إلى النية المشتركة للمتعاقدين للبحث فيها عن إرادة محتملة *volonté probable* تمثل الأساس للالتزام بضمان السلامة⁽²⁾، غير أن هذا الأساس مشكوك فيه لأنه يفترض المسألة افتراضا والتدليل على ذلك، قيل أن الناقل في عقد النقل هو الذي يحرر العقد وبالتالي ربما يكون قد استبعد مثل هذا الالتزام. وبهذا يبدو نص المادة 1135 أفضل من نص المادة 1156.

فالمادة 1135 مدني تتبنى، كما سبق القول، مفهوما ماديا للعقد، وبالتالي تمثل تبريرا لهذا التضخم (*hypertrophie*) للقوة الملزمة للعقد . فالحقيقة أن العقد ليس له فقط منفعة اقتصادية (*utilité économique*)، تلك المنفعة التي تدفع الأفراد إلى التعاقد وبالتالي تمثيل سبب العقد، بل له منفعة اجتماعية (*utilité sociale*) تتعدى ما تتجه إليه إرادة الأفراد⁽³⁾.

فالعقد الذي يحمل أحد المتعاقدين، المدين التزاما بضمان السلامة، أو بعبارة أخرى فعقد النزول في فندق أو عقد النقل الذي يضع على عاتق الفندق أو شركة النقل التزاما بضمان سلامة النزول أو الراكب، يكرس بالتالي هذا المفهوم الوظيفي للعقد (*approche fonctionnaliste*)⁽⁴⁾. إذن من الآن فصاعدا، عندما يدخل شخص ما في علاقة

⁽¹⁾ محمد لبيب شنب، الوجيز في مصادر الالتزام، ص 269 رقم 202، محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، ج 1، رقم 44، ص 226 .

⁽²⁾ أنظر:

L'article 1156 du code civil : « on doit dans les conventions rechercher quelle à été la commune intention des parties contractantes, plutôt que s'arrêter au sens littéral des termes ».

⁽³⁾ أنظر:

G.Viney, traité de droit civil, introduction à la responsabilité, 2ed ., LGDJ, 1995, N° 185 p.326 et S.J. GHESTIN, la formation du contrat, LG DJ, 3ed, 1993, N° 229 à 250.

⁽⁴⁾ P. Jourdain « Le fondement de l'obligation de sécurité » GAZ. Pal., 21-23 Septembre 1997, P.22.

تعاقدية، فإنه لن يلتزم فقط بالأداء المتفق عليه، بل سيصبح مسؤولاً أيضاً عن النتائج الضارة التي ستولد أثناء تنفيذ هذا الأداء، كل ذلك بما يضمن التنفيذ الحسن لهذا الأخير.

وبهذا تطور العقد من مفهوم شخصي مرتبط بمنفعة الأفراد إلى مفهوم موضوعي مرتبط بما هو نافع وعادل (utile et juste)⁽¹⁾.

يقتضي تحديد مضمون الأساس التعاقدى للالتزام بضمان السلامة الإشارة إلى المبررات التي دفعت القضاء إلى تكريسه في العقود ثم الآثار المترتبة على الأساس التعاقدى للالتزام بضمان السلامة.

الفرع الأول

تبرير الأساس التعاقدى للالتزام بضمان السلامة

لقد اخترع القضاء الإلتزام بضمان السلامة من أجل تحسين موقف المتعاقد المضرور وحمايته⁽²⁾، غير أنه من الغريب، أن يرى هذا الأخير حمايته وقد تقلصت بسبب هذا الاختراع القضائي⁽³⁾. فهذا المتعاقد وجد نفسه مضطراً لسلوك طريق المسؤولية العقدية على أساس المبدأ الذي يخطر الجمع بين المسؤوليتين العقدية والتقصيرية. يضاف إلى ذلك، أن القضاء كان يرى في الإلتزام بضمان السلامة التزاماً ببذل عناية أو بوسيلة، الأمر الذي يترتب عليه اصطدام المضرور بعقبة إثبات خطأ المتعاقد الآخر، هذه الظاهرة الضارة بالمتعاقد، أثارت ابتداء من الثمانينات، انحساراً وانكماشاً للالتزام العقدي بضمان السلامة، ففي عقد النقل البري مثلاً يجد هذا الإلتزام مصدره في كل من فرنسا و مصر في عقد النقل، أما في القانون الانجليزي و الأمريكي فينشأ هذا الإلتزام من القانون مباشرة، وفيه يكون الإلتزام بضمان السلامة التزام عقدي بتحقيق غاية وإذا لم تتحقق هذه النتيجة فتشتغل ذمة الناقل ودون ما حاجة

⁽¹⁾ عابد فليد عبد الفتاح فايد ، المرجع السابق، ص 35-36.

⁽²⁾ راجع:

p. Jourdain, « l'obligation de sécurité à propos de quelques arrêts récents » GAZ. Pal, des 24-25 septembre 1993, p.6.

⁽³⁾ راجع :

D. Mazeaud, « le régime de l'obligation de sécurité » GAZ. Pal, des 21-23 septembre 1997, p28, n°17 : « la contractualisation à outrance de l'obligation de sécurité se solde par un déficit de protection pour les contractants victimes d'atteinte à la sécurité ».

إلى إثبات وقوع الخطأ. ولا ترتفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت الناقل أن الضرر نشأ عن قوة قاهرة أو خطأ المضرور أو عن فعل الغير (1).

أما في إطار النقل الجوي، في كل من أمريكا وإنجلترا، فالالتزام تقصيري ببذل عناية فلا يسأل الناقل إلا إذا أثبت المضرور تقاعس الناقل و عدم بذل العناية الكافية (2).

فابتداء من الثمانينات، بدأ المشرع ينص على مسألة أمن وسلامة المنتجات والخدمات (3)، رغبة في حماية المستهلكين أورد المشرع الفرنسي نصوص تجعل من الالتزام بضمان السلامة "التزاماً قانونياً" يفرض في كل العقود التي يكون أحد طرفيها مهنيًا محترفاً (4).

كما أن هذا النظر للالتزام بضمان السلامة يحقق ميزة ثلاثية للمضرور :

أنه ينفادى النقد الموجه إلى الأساس التعاقدى للالتزام بضمان السلامة (الميزة الأولى)، فتعبيرات الفقه عن الصفة التعاقدية للالتزام توحى بمدى ضعف الأساس التعاقدى لهذا الالتزام: فالفقه يتحدث أحيانا عن الإرادة المحتملة للمتعاقدين (volonté probable) وأحيانا الإرادة المفترضة لهم، تتضح صحة هذا النقد بجلاء في الفرض الذي علم فيه المتعاقد المهني (في عقود النقل والسياحة) يقينا بمثل هذا الالتزام ولا يورده في العقد أو في نموذج العقد المطروح على الجمهور بل قد يستبعده صراحة، فكيف يمكن في هذه الحالة إسناد الالتزام بضمان السلامة إلى إرادة المتعاقدين؟.

إنهاء التردد القضائي حول طبيعة الالتزام بضمان السلامة (الميزة

الثانية)، فوجود نص قانوني يقرر ضمان سلامة المستهلكين (قانون مدني - قانون

(1) عدلي أمير خالد، قواعد وأحكام عقد النقل البري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص 84.

(2) عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف الإسكندرية، ص 77.

(3) وهذا الأمر نجده على مستوى قانون الاستهلاك الفرنسي الصادر في 21 جويلية 1983، حيث نص المشرع على أمن وسلامة المنتجات، وهو النص الذي سيصبح فيما بعد نص المادة 221-1 من تقنين الاستهلاك الفرنسي الصادر في سنة 1993.

(4) وفق للمادة ل 221-1 من تقنين الاستهلاك الفرنسي، أن المنتجات والخدمات، يجب في إطار الشروط العادية للاستخدام أو في إطار الشروط الأخرى المتوقعة من المهني، أن تقدم السلامة التي ينتظرها المستهلك وألا تحمل اعتداء على سلامة الأشخاص. هذه المادة المستقاة من قانون 21 جويلية 1983، نضع مبدأ مقتضاه وجود التزام عام بضمان سلامة المنتجات والخدمات.

استهلاك- قواعد تنظيم العلاقة بين شركات النقل البحري وعمالها) يجزم بالتحول الذي حدث في طبيعة الالتزام، في الغالب من المفروض، من التزام ببذل عناية إلى التزام بتحقيق نتيجة. وهذا الأمر يؤكد التحليل الفقهي الذي لا يرى في الالتزام بضمان السلامة التزاما بتحقيق نتيجة⁽¹⁾.

نقل عبء الإثبات من على عاتق مستهلك السلعة أو الخدمة والإلقاء به على عاتق المهني، وتبدو هذه النتيجة منطقية في ظل التحول الحاصل في طبيعة الالتزام بضمان السلامة (الميزة الثالثة).

وانقسم الفقه في تبرير الأساس التعاقدى للالتزام بضمان السلامة إلى اتجاهين، الأول ذو نزعة شخصية يقوم على تفسير الإرادة الضمنية "la volonté tacite" للمتعاقدين، والثاني ذو نزعة موضوعية تستند إلى مستلزمات العقد. أولاً: تفسير الإرادة الضمنية للمتعاقدين:

إن الفقهاء المؤيدون لمبدأ سلطان الإرادة قد بحثوا في تبرير الإلتزام بضمان السلامة عن طريق ربطه بالإرادات التعاقدية. ولما كانت هذه الأخيرة لم تعبر بصورة صريحة عن الإلتزام بضمان السلامة فإنه بتفسير العقد، أي بالبحث عن الإرادة المفترضة للطرفين تم ربط الإلتزام بضمان السلامة بالعقد⁽²⁾.

هذا التفسير تم التخلي عنه فيما بعد بسبب طابعه الإصطناعي الواضح، حيث تعرض كثيرا للإنتقاد لأنه يقوم على التحكم والتخمين في تفسير إرادة المتعاقدين على نحو لا يصادف الواقع. والحقيقة أنه يحتوي على جانب كبير من التحكم في البحث بكل الوسائل عن إخراج التزام إرادي غير معبر عنه. فهل يمكن افتراض بأن المدين قد

⁽¹⁾ راجع:

p. 24, phi. Le Tourneau, p. Jourdain, « le fondement de l'obligation de sécurité », « Les obligations professionnelles », n° 59, p.390.

د. محمد علي عمران، الإلتزام بضمان السلامة وتطبيقاته في بعض العقود، ص 198، حيث يقول: "ونحن نرى أن الإلتزام بضمان السلامة لا يكون إلا حيث يتعين على المدين به تحقيق نتيجة معينة، وبعبارة أخرى لا يكون للالتزام بالسلامة وجود وفقا للمعنى المحدد للالتزام بضمان السلامة حيث يتعين على المدين بهذا الإلتزام بالسلامة مجرد بذل العناية الكافية،..."

⁽²⁾ أنظر:

P. Jourdain : le fondement de l'obligation de sécurité : Gaz Pal du 23 Septembre 1997, p.1197.

قصد دون أن يقول ذلك، ضمان السلامة (خاصة عندما يكون هذا الالتزام بتحقيق نتيجة) ؟، حتى مع افتراض أن المضرور قد فكر في مخاطر المساس بسلامته الناشئ عن التنفيذ وعد نفسه دائنا بمثل هذا الإلتزام، فمن غير المعقول أن تكون إرادتنا الطرفين ملتقيتين حول هذا الأمر⁽¹⁾.

ثانياً: الإستناد إلى مستلزمات العقد:

يرى أنصار هذا الاتجاه أن الإلتزام بضمان السلامة يرجع إلى اعتبارات العدالة التي تشير إليها نص المادة 1135 مدني فرنسي المقابلة للمادة 148 مدني مصري و المادة 107 مدني جزائري، التي تنص على أن "العقد لا يقتصر على الزام المتعاقد بما ورد فيه، ولكن يتناول أيضا ما هو من مستلزماته، وفقا للقانون و العرف و العدالة بحسب طبيعة الالتزام".

فهذا النص يجيز للقاضي أن يكمل العقد بأن يضيف إليه التزامات غير معبر عنها من قبل الأطراف، مثل الالتزام بضمان السلامة. من هنا أصبحت العدالة في مصاف مصادر الإلتزامات التعاقدية المستقلة عن الإرادة المعبر عنها وذلك عن طريق إدماجها بمعرفة القاضي في العقد، فإذا كان هناك من تقوية للمضمون الإلزامي للعقد فهي تقوية قانونية- أي بالمعنى الذي يسمح به القانون- والتي تستحق إعطاء الإلتزامات المدمجة في العقد أساسا موضوعيا مستمد من اعتبارات العدل و العدالة التعاقدية وليس بإقامتها على إرادات مفترضة و التي ليست دائما متطابقة. وهذا التحليل هو الذي تبناه الاجتهاد القضائي، ويشهد على ذلك بوجه خاص أحكام محكمة النقض الفرنسية التي صدرت بمقتضى المادة (1135) من القانون المدني الفرنسي، مع ملاحظة أن الإلتزام بضمان السلامة ليس وحده الذي قام القضاء بإضافته إلى العقد، فالإلتزامات بالإعلام و التحذير و بالنصيحة هي أيضا من مظاهر هذا الاتجاه⁽²⁾.

إن تأسيس الإلتزامات المضافة من طرف القاضي، على اعتبارات العدل الموضوعي يكرس المفهوم الوظيفي للعقد، إن الإرادة لم يعد ينظر إليها فقط بوصفها مصدرا مستقلا و خاصا للإلتزامات التعاقدية. فالعقد يدخل في إطار مجموع القيم التي

(عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 282. ¹

(المرجع السابق، ص 283. ²

يجب على إرادة الأطراف التوافق معها و أحيانا الخضوع لها، ويظهر أحيانا كأداة تسمح بانتصار بعض موجبات العدالة و تفوق بعض المصالح التي تستحق بوجه خاص الحماية.

من هنا فإن الأخذ بالالتزام بضمان السلامة جاء أساسا لمصلحة الضحايا، فالأمر يتعلق في الأصل بمنح المسافرين تعويضا عن الإصابات الجسدية، في وقت لم تكن فيه المسؤولية التقصيرية تمنحهم ذلك. فالالتزام بضمان السلامة يمثل إذا وسيلة عادلة لحماية المتعاقدين المعرضين إلى مخاطر الأضرار و المحرومين من دعوى فعالة في المجال التقصيري، فهو إذا إجراء فني استعمل من قبل القضاء بهدف تحسين وضع المضرورين⁽¹⁾.

الفرع الثاني

آثار الأساس التعاقدية للالتزام بضمان السلامة

ينحصر نطاق المسؤولية التعاقدية في حدود معينة لا تتجاوزها، وهو ما يفصل بينها وبين المسؤولية التقصيرية، وهذا النطاق يحدد له الفقه شرطين لا بد من تحققهما، هما وجود عقد صحيح بين الدائن و المدين، ووقوع الضرر نتيجة الإخلال بالالتزام عقدي، وقد توسع القضاء في تفسير وفهم الشرط الثاني فأدخل في بعض العقود الإلتزام بضمان السلامة، الأمر الذي اتسع معه مجال المسؤولية التعاقدية على حساب المسؤولية التقصيرية.

أولا: اتساع نطاق المسؤولية التعاقدية:

حسب ما قاله الأستاذ " Starck " بصدده وصفه لظاهرة اتساع نطاق تطبيق الإلتزام بضمان السلامة بقوله " إن فكرة الإلتزام بضمان السلامة إنما تحركها ديناميكية مذهلة، فقد تدخلت في أنواع شتى من العقود: فمن يقومون بإدارة أحواض السباحة، أونوادي الفروسية أو مؤسسات الفنادق و المطاعم، ومنظمي العروض ووكالات السفر ومصنعي مواد التجميل، ومستثمري المخازن، صار يجب عليهم نحو عملائهم - بالإضافة إلى الأداء الرئيسي الذي هو المحل الحقيقي للعقد - أن يؤمنوا سلامة

¹ P. Jourdain, op.cit.p. 1197.

أشخاصهم، فإذا وقع حادث لأحدهم كزلة قدم أو زلة من أي نوع، عدوا أنهم لم ينفذوا التزامهم بضمان السلامة في مواجهة زبائنهم. الدائنين بالسلامة⁽¹⁾.

ترتب على إدخال الإلتزام بضمان السلامة في العقود توسيع نطاق المسؤولية التعاقدية، فهذا الإلتزام الذي يعد في حقيقته واجبا عاما أعطى للمسؤولية التعاقدية مجالا جديدا هو تعويض الأضرار الجسدية الناجمة عن تنفيذ العقد على الأساس التعاقدية. من هنا يبدو مدى التقارب بين المسؤولية التعاقدية الناشئة عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة و المسؤولية التقصيرية التي تجازي، في الواقع من خلال المادتين 1382 و 1383 من التقنين المدني الفرنسي المقابلتان (للمادة 163 مدني مصري و124 مدني جزائري) الإخلال بقاعدة سوك تتضمن واجب الحذر الذي ليس سوى التزام آخر بضمان السلامة غير عقدي.

والواقع، إن الإقرار القضائي للإلتزام بضمان السلامة في عقد النقل في سنوات 1911 و 1913 كان له الأثر الكبير في ظهور فكرة أن المسؤولية التعاقدية والمسؤولية التقصيرية تشتركان في ذات الوظيفة، ولهما ذات الطبيعة. وبذلك وجد الاتفاق بين المسؤولين الذي اتخذ منه بعض الفقه تبريرا كافيا للقول بأن هناك بالفعل، مسؤولية واحدة لكن مع اختلافات فنية يمكن استخدامها من أجل حماية أفضل للمضرورين⁽²⁾. ومما زاد من تأكيد التماثل بين المسؤولين ذبوع التفرقة بين الإلتزامات ببذل عناية والإلتزامات بتحقيق نتيجة في المجال التعاقدية و تطبيق هذه التفرقة على الإلتزام بضمان السلامة. فمن جهة أدى وجود الإلتزامات ببذل عناية إلى تدعيم فكرة أن الخطأ التعاقدية هو خطأ في السلوك مماثل للخطأ التقصيري. ومن جهة أخرى أدى وجود الإلتزامات بتحقيق نتيجة إلى القول بوجود حالات للمسؤولية التعاقدية بدون خطأ موازية لحالات المسؤولية التقصيرية الموضوعية. ومن ثم أصبحت المسؤولية التعاقدية و المسؤولية التقصيرية مبنيتان شكليا طبقا للتصور ذاته. ذلك التماثل الشكلي لهياكل المسؤولية يدعم بصورة مؤكدة فكرة عدم وجود سوى مسؤولية مدنية واحدة في

⁽¹⁾ عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 225، 226.

⁽²⁾ المرجع السابق، ص 285.

صورتين، وأن التمييز الحقيقي يكمن بين حالات المسؤولية الشخصية و المسؤولية الموضوعية⁽¹⁾.

هكذا أدى إدخال الإلتزام بضمان السلامة في العقود إلى تطور المسؤولية التعاقدية و اتساع مجالها على حساب المسؤولية التقصيرية مما أدى إلى التقارب بين المسؤوليتين بحيث أصبحتا تبدوان كوسيلتين لتعويض الأضرار الجسدية. كما أدى التمييز بين الإلتزامات ببذل عناية و الإلتزامات بتحقيق نتيجة إلى تنظيم تعايش نظامي المسؤولية التعاقدية أحدهما مؤسس على الخطأ واجب الإثبات و الآخر أكثر موضوعية، مما زاد من التشابه مع النظامين النموذجيين للمسؤولية التقصيرية⁽²⁾.

ثانياً: إنحسار نطاق المسؤولية التقصيرية:

تترتب هذه النتيجة بالضرورة على اتساع نطاق المسؤولية التعاقدية، إذ تفقد المسؤولية التقصيرية مجالاً أصيلاً لها هو تعويض الأضرار الجسدية⁽³⁾.

على أنه لما كان الإلتزام بضمان السلامة يعد في آن واحد التزاماً عقدياً و التزاماً قانونياً فإنه يثير في حالة الإخلال به من جانب المدين، مسألة التزاحم بين المسؤولية التعاقدية و التقصيرية فهل يجوز للدائن المضرور أن يجمع بين المسؤوليتين؟ وإذا كان لا يجوز له ذلك فهل يستطيع الخيرة بينهما؟.

بالنسبة لمسألة الجمع cumul بين المسؤولية التعاقدية و المسؤولية التقصيرية فإن الإتجاه الراجح قد استقر على عدم جواز ذلك بأي حال من الأحوال سواء كان ذلك بمعنى الجمع بين تعويضين، أي الحصول على تعويض استناداً إلى المسؤوليتين أو بمعنى الحصول على التعويض وفقاً لما هو أصلح للدائن في قواعد كل من المسؤوليتين، كأن يتمسك بالمسؤولية التعاقدية (حين يكون الإلتزام بتحقيق نتيجة)، ويتمسك بالمسؤولية التقصيرية (حتى يكون الضرر غير متوقع حتى يصل إلى

¹⁾ Remy (phi.). « La responsabilité contractuelle », histoire d'un Faux concept R.T.D. CIV 1997, p.337, 338.

²⁾ Ibid, p.336.

³⁾ Jourdain (Phi.), op.cit., p.1198.

تعويضه) أو بمعنى اللجوء إلى قواعد المسؤولية التقصيرية بعد سبق المطالبة بالتعويض على أساس قواعد المسؤولية التعاقدية⁽¹⁾.

أما بالنسبة لمسألة الخيرة l'option بين المسؤولية التعاقدية و المسؤولية التقصيرية فإنها تثار في الحالات التي يتحقق فيها شروط كل من المسؤوليتين كإخلال المتعاقد الذي يستخدم شيئاً في تنفيذ التزامه التعاقدى، مما يؤدي إلى إصابة المتعاقد الآخر بضرر كاستخدام الطبيب لأجهزة معينة في علاج المريض. وقد انقسم الرأي بخصوص هذه المسألة إلى ثلاث اتجاهات.

فالاتجاه الأول: قال بجواز الخيرة بين المسؤوليتين و قد استند في ذلك إلى حجتين: الأولى: هي أن قواعد المسؤولية التقصيرية تتعلق بالنظام العام فلا يجوز الاتفاق على استبعادها فهي الأصل و ما المسؤولية التعاقدية إلا إستثناء من هذا الأصل.

والثانية: هي أن قواعد المسؤولية التقصيرية موجودة قبل العقد فإذا تعاقد شخصين فإنهما يضيفان جديداً إلى هذه القواعد و لا يستطيعان إلغائها.

أما الاتجاه الثاني فقد رأى أنصاره بأن دعوى المسؤولية التعاقدية تجب دعوى المسؤولية التقصيرية ويؤسسون رأيهم على حجتين أساسيتين: الأولى: هي أن العقد شريعة المتعاقدين، فمتى أبرم المتعاقدان عقداً صار بمثابة قانون خاص بهما يعبر عما اتجهت إليه إرادتهما من شروط اتفاقية أو نصوص مكملة لإتفاقيهما و القول بجواز ذلك بين المسؤوليتين قد يترتب عليه إهدار لهذه الإرادة وتعطيل للقواعد المنظمة للمسؤولية التعاقدية⁽²⁾.

أما الثانية: فمفادها أن المسؤولية التعاقدية تقوم بين متعاقدين بينما تقوم المسؤولية التقصيرية بين شخصين كل منهما يعد أجنبياً عن الآخر، فكيف يصوغ لشخص أن يجمع وصف المتعاقد ووصف الغير في ذات الوقت، لذلك يجب الوقوف عند حدود المسؤولية التعاقدية.

⁽¹⁾ نبيل إبراهيم سعد، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، دار الجامعة الجديدة، بدون مكان النشر، 2004، ص 379.

⁽²⁾ محمد علي عمران، المرجع السابق، ص 183.

و أما الاتجاه الثالث: فإنه يقف موقفا وسطا بين الاتجاهين السابقين، وينقسم أنصار هذا الاتجاه إلى فريقين:

الأول يرى أن الخيرة بين المسئوليتين التعاقدية و التقصيرية لا تجوز إلا في حالة كون الإخلال بالالتزام التعاقدية يشكل جريمة جنائية أو ينطوي على غش المدين أو خطئه الجسيم وهذا الرأي هو الذي أخذت به محكمة النقض المصرية بما قضت به من أن المشرع إذ خص المسئولية التعاقدية و المسئولية التقصيرية كلا منهما بأحكام تستقل بها عن الأخرى و جعل لكل من المسئوليتين في تقنينه موقفا منفصلا عن الأخرى، فقد أفصح بذلك عن رغبته في إقامة نطاق محدد لأحكام كل من المسئوليتين، فإذا قامت علاقة تعاقدية محددة بأطرافها و نطاقها وكان الضرر الذي أصاب أحد المتعاقدين قد وقع بسبب إخلال الطرف الآخر بتنفيذ العقد فإنه يتعين الأخذ بأحكام العقد و بما هو مقرر في القانون بشأنه باعتبار أن هذه الأحكام وحدها هي التي تضبط كل علاقة بين الطرفين بسبب العقد سواء عند تنفيذه تنفيذا صحيحا أو عند الإخلال بتنفيذه، و لا يجوز الأخذ بأحكام المسئولية التقصيرية التي لا يرتبط فيها المضرور بعلاقة عقدية سابقة لما يترتب على الأخذ بأحكام المسئولية التقصيرية في مقام العلاقة التعاقدية من إهدار نصوص العقد المتعلقة بالمسئولية عند عدم تنفيذه مما يخل بالقوة الملزمة له، وذلك مالم يثبت ضد أحد الطرفين المتعاقدين أن الفعل الذي ارتكبه و أدى إلى الإضرار بالطرف الآخر يكون جريمة أو يعد غشا أو خطأ جسيما مما تتحقق معه المسئولية التقصيرية تأسيسا على أنه أخل بالالتزام قانوني، إذ يمنع عليه أن يرتكب مثل هذا الفعل في جميع الحالات سواء كان متعاقدا أو غير متعاقدا.

أما الفرق الثاني، من أنصار هذا الإتجاه فذهب إلى أن الخيرة لا تكون جائزة إلا في الحالة التي يعد فيها الفعل الضار إخلالا بالالتزام عقدي و انحرافا عن سلوك الشخص العادي خارج علاقات العقد على فرض عدم وجوده، كما هو الشأن إذا ترتب على الإخلال بالالتزام التعاقدية المساس بسلامة الدائن المادية أو المعنوية أو الإعتداء على أمواله.

الفرع الثالثالطبيعة التبعية أو الجوهرية للالتزام بضمان السلامة

يلاحظ بروز حركة، منذ بداية القرن الماضي، في صالح إنشاء التزامات تبعية خاصة في عقود الإذعان، من هذه الالتزامات الإلتزام بضمان السلامة، فهذا الإلتزام بضمان السلامة، وإن كان ينشأ منذ إبرام العقد، فإنه التزم بتبعية أو ثانوي، يرتبط في تنفيذه وانقضائه بلاللتزام الأصلي في العقد⁽¹⁾.

فلاللتزام بضمان السلامة يقدم إذن كالتزام تبعية أو ثانوي. غير أن هذا القول يبدو غير دقيق، لهذا يقدم الفقه تحليلاً يرفع من وضع الإلتزام بضمان السلامة من التزم ثانوي إلى التزم جوهري⁽²⁾. ويرى الفقه أن القضاء عندما فرض الإلتزام بسلامة الراكب على عاتق الناقل، فإنه قد صاغ هذا الإلتزام في عبارة أصبحت تجري مجرى الأمثال وفقاً لها لا يلتزم الناقل فقط بتوصيل المسافر إلى جهة الوصول المتفق عليها، بل يجب عليه أيضاً توصيله إلى هذه الجهة سليماً معافى، ولما كان الإلتزام بالنقل في عقد النقل هو التزم جوهري، فإن الإلتزام بالسلامة يصبح هو الآخر التزم جوهرياً، لأن الإخلال بهذا الأخير يعتبر إخلالاً بالإلتزام بالنقل ذاته وضياعاً للهدف منه. ويترتب على ذلك نتيجة مؤداها حظر شروط الإعفاء من المسؤولية عن الضرر الذي يصيب الإنسان في جسده أي نتيجة الإخلال بالإلتزام بضمان السلامة، وهي نتيجة لا تستقيم إلا مع التقرير بجوهرية الإلتزام بضمان السلامة⁽³⁾.

⁽¹⁾ محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء الأول، ص 247.

⁽²⁾ صالح ناصر العتيبي، فكرة الجوهرية في العلاقة العقدية، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، 1422هـ - 2001م، رقم 133، ص 176، ورقم 158، ص 204، ومحمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، ج 1، ص 227.

⁽³⁾ المرجع السابق، رقم الهامش 133، ص 176.

عندما يقع على المتعاقد أو المهني التزام بالسلامة فإنه يلتزم بتوقع الحادث الذي يمكن أن يخل بسلامة المتعاقد الآخر ، يلتزم أيضا، بأن يتصرف من أجل منع حدوثه من الأصل أو على الأقل تجنب آثاره .

أولاً: التزام المدين بالسلامة بضرورة توقع الحادث الضار:

من أجل توقع الحادث الضار يقوم المدين بالالتزام بالسلامة بتخيل الحادث المستقبلي الذي يمكن أن يترتب عليه ضرر بالمتعاقد معه وبتقدير مدى احتمالية وقوع هذا الحادث.

من أجل الوفاء بالتزامه بالسلامة كالتزام بتحقيق نتيجة، يجب أن يتوقع المدين كل الحوادث التي تعترض التنفيذ العادي والصحيح للعقد، والتي يمكن أن تولد أضرارا جسدية للمتعاقد الآخر، فرفض القضاء بصفة دائمة للسبب الأجنبي، كوسيلة لاستبعاد مسؤولية المدين، يرتبط ليس فقط بأن هذا الأخير كان يمكنه توقع الحادث، ولكن لأن هذا الحادث كان محتملا، فكون الحادث متوقعا يقدم دائما كنتيجة منطقية، لا يستطيع أن يتخلص منها المدين بإثبات السبب الأجنبي⁽¹⁾. فإذا كان عدم التوقع مميزا من مميزات السبب الأجنبي الذي يدفع مسؤولية المدين بالالتزام، فإنه يكون مخلا بالتزامه في حالة ما إذا كان الحادث الضار متوقعا ومحتمل الوقوع⁽²⁾.

ثانياً: التزام المدين بالسلامة بالتصرف من أجل منع الحادث الضار أو التقليل من آثاره:

يفرض توقع الحادث الضار على عاتق الشخص الملقى على عاتقه الالتزام بالسلامة واجبا بالتصرف حيال هذا الأمر. ومن هنا يلتزم المدين بضمان السلامة بأن يتخذ كل الاحتياطات والإجراءات اللازمة لمنع وقوع الحادث الضار، ويسود القضاء

⁽¹⁾ راجع:

F.Defferrard,op.cit, n°12, p:366 : « le fait que l'événement soit considéré comme prévisible ou qu'il ne soit pas imprévisible se présente ainsi comme une conséquence logique à la quelle le débiteur de sécurité ne peut échapper par la preuve d'une cause étrangère. »

⁽²⁾ وتطبيقا لهذا النظر ، لم تعتبر محكمة النقض الفرنسية قوة قاهرة سقوط الصخور على شريط السكك الحديدية، والذي أدى إلى خروج القطار عنه، لأن تهايل الأثرية من الجسر، كما ثبت لقاضي الموضوع، يدل على قدمه، الأمر الذي يجعل سقوط الصخور منه أمرا متوقعا. ويمثل هذا الاتجاه قضاء مستقر لمحكمة النقض الفرنسية (cass. Civ., 26 février 1974, D. 1974, Somm.64)

الفرنسي اتجاهاً متميزاً: فالمدين يجب أن يتجنب وقوع الحادث نفسه (أ)، وإذا لم يستطع ذلك، فعليه على الأقل أن يقاوم الآثار الضارة لهذا الحادث (ب).
أ- اتخاذ الإجراءات الكفيلة بمنع وقوع الحادث الضار:

في هذا الفرض توقع المدين بالالتزام بالسلامة ووجود تهديد يمس أمن وسلامة المتعاقد الآخر، فيفرض عليه ذلك ضرورة اتخاذ إجراء فعال لمنع هذا التهديد. ويكرس القضاء الحل المتقدم في تطبيقات متعددة⁽¹⁾.

ب- اتخاذ الإجراءات اللازمة لتقليل الآثار الضارة للحادث:

إذا لم يكن في وسع المدين تجنب وقوع الحادث الضار فعلى الأقل يجب عليه أن يتخذ من الإجراءات ما يمنع حصول الضرر أو ما يخفف من الآثار الضارة للحادث بالنسبة للمتعاقد الآخر. وفي هذا الخصوص لوحظ تشدد القضاء في اعتبار الحادث الضار غير متوقع أو غير ممكن الدفع، بعبارة أخرى يرفض القضاء دائماً اعتبار الحوادث الضارة بالسلامة الجسدية للمتعاقد غير ممكنة الدفع، الأمر الذي يؤكد معه القضاء عدم وفاء الدائن بالتزامه بضمان سلامة المتعاقد معه⁽²⁾.

⁽¹⁾ فقد قضت محكمة النقض الفرنسية بأن وضع كراسي مكدسة empilées من أجل منع الدخول إلى حمام السباحة في أحد المطاعم، والذي وجد فيه طفلاً ميتاً، لا يشكل إجراءً فعالاً وكافياً للحماية ولا يسمح بالتالي للمسئول أن يستبعد مسؤوليته على أساس المادة 1147 الصادر من القانون المدني (cass. Cv 1, 14 mars 1995) وفي حكمها الصادر في 21 أكتوبر 1997، قضت محكمة النقض الفرنسية بمسؤولية سكك حديد فرنسا SNFC عن جرح أحد المسافرين مؤكدة أن الحادثة كان من الممكن تجنبها بوضع نظام مناسب يمنع فتح الأبواب أثناء سير القطار. (Cass. Civ., 21 octobre 1997) في هذه القضية، أشارت محكمة النقض إلى عدم استثناء أحد عناصر الالتزام بالسلامة وهو المتعلق بمنع حصول الحادث الضار وحددت المحكمة للمدين مضمون الاحتياطات التي كان يجب عليه اتخاذها من أجل تنفيذ التزامه بضمان السلامة تنفيذاً صحيحاً.

⁽²⁾ أنظر:

, n° 16, p.367.F. Defferrard, op.cit

وفي نهاية هذا التحليل، نقرر مع البعض أن الالتزام بالسلامة يمكن تعريفه على النحو التالي:

" الإلتزام بالسلامة يتكون من سيطرة المدين على الأشخاص وعلى الأشياء التي تثير الضرر الجسدي، وتنفيذه بطريقة كاملة يستلزم خطوة مزدوجة توقع الأخطار التي يمكن أن يتعرض لها الدائن والتصرف حيال هذه الأخطار إما بمنع وقوعها أو التقليل من آثارها"⁽¹⁾.

⁽¹⁾ عابد فايد عبد الفتاح فايد، المرجع السابق، ص 23.

L'obligation de sécurité « consiste à exercer la maîtrise des personnes et des choses susceptibles de provoquer un dommage corporel, sa parfaite exécution postule l'accomplissement d'une double démarche ; prévoir les dangers aux quels le créancier peut être exposé et agir dans le dessein de tenir ceux-là en échec ».

المطلب الثاني

تقدير الأساس التعاقدي للالتزام بضمان السلامة

من أجل تقدير آثار الإلتزام بضمان السلامة - سواء الحسنة أو الضارة- يجب إجراء مقارنة بين الوضع الراهن و ذلك الذي كان سيسود لو أنه لم يتم إقرار هذا الإلتزام. وعلى ضوء ذلك سنقسم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع: الأول مزايا الأساس التعاقدي، والثاني عيوب الأساس التعاقدي وأخيرا مستقبل هذا الأساس.

الفرع الأول

مزايا الأساس التعاقدي للالتزام بضمان السلامة

من بين المزايا التي يجب الاعتراف بها للالتزام التعاقدي بضمان السلامة مقارنة مع تطبيق المسؤولية التقصيرية نذكر أنه من ناحية يحقق حماية فعالة للمضرورين و التي كانت الدافع الرئيسي لنشأته، ومن ناحية أخرى أنه يسمح بإقامة قدر معقول من التوازن في العلاقة بين طرفي العقد.

أولاً: حماية المتضررين:

إن فعالية الإلتزام بضمان السلامة في حماية المضرورين قد ظهرت من دون شك في فرضية نقل الأشخاص لأنه سمح بتبرير مسؤولية الناقل دون أن يكون المضرور مكلفاً بتقديم إثباتات آخر غير إثبات الحادث و الضرر الذي سببه له. إنها إذن، وضعية أكثر فائدة من تلك التي كان يحظى بها المضرور، غير المتعاقد، من حادث تسبب الشيء في و وقوعه، لأن المدعي لم يكن له آنذاك الإحتماء بالمسؤولية التقصيرية عن فعل الأشياء بالصورة التي وصلت إليها الآن. هذه الميزة التي ينطوي عليها الإلتزام بضمان السلامة تتحقق لكل مضرور يجوز له التمسك بهذا الإلتزام كالتزام بتحقيق نتيجة، إذ أنه في الفروض التي يتم الأخذ فيها بهذا التكيف- بشكل خاص في عقد النقل و في بعض العقود الأخرى(كما هو الحال في

عقد حضانة الطفل الصغير)- فإن المضرورة يستفيد من حماية كافية على الأقل أثناء تنفيذ الأداء الجوهري للعقد⁽¹⁾.

ثانياً: إقامة التوازن في العلاقة بين طرفي العقد:

إلى جانب فعاليته في حماية المضرورين فإن الأساس التعاقدية للالتزام بضمان السلامة يقدم ميزة أخرى تتمثل في إضفاء بعض المرونة في مضمون الالتزام مما يسمح ببيان نظام المسؤولية بالنظر إلى طبيعة العقد و المصالح المحمية و هو ما يؤدي في النهاية إلى تحقيق قدر معقول من التوازن بين طرفي العقد.

في الواقع، إن الإلتزامات التعاقدية تنقسم إلى إلتزام ببذل عناية و الذي يحكم نظام المسؤولية القائمة على الخطأ الواجب الإثبات و التزم بتحقيق نتيجة الذي تقوم عليه المسؤولية المفترضة. وقد أضاف القضاء الفرنسي التزم آخر يتوسط هذين النوعين، وهو الإلتزام ببذل عناية مشددة أو بتحقيق نتيجة مخففة و الذي يعطي المجال لقيام المسؤولية القائمة على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس.

إن تطبيق هذا التقسيم على الإلتزام بضمان السلامة يسمح باختيار نظام المسؤولية الأكثر ملائمة بالنظر إلى مختلف الظروف و التي قد لا تسمح قواعد المسؤولية التقصيرية بأخذها بعين الاعتبار.

هذه الظروف قد ترجع أولاً إلى طبيعة الأداء محل العقد و إلى المخاطر التي يمكن أن يتعرض لها الدائن و إلى أهمية المصالح المعرضة للخطر فسلامة الأشخاص أكثر أهمية من حماية الأموال. وقد ترجع ثانياً إلى طرفي العقد، فبالنسبة للمدين ينظر فيما إذا كان قد تلقى مقابلاً لأدائه أم لا، وفيما إذا كان شخصاً عادياً أو محترفاً متخصصاً. وبالنسبة للدائن ينظر إلى مدى مشاركته في تنفيذ الأداء محل العقد و إلى صفته كمحترف أو غير محترف.

هكذا، فإن الأساس التعاقدية للالتزام بضمان السلامة يؤدي إلى التوفيق بين المصالح المتعارضة لطرفي العقد. فإذا كان الهدف من اكتشاف الإلتزام بضمان السلامة في بداية الأمر هو تحسين وضع الضحايا، فإن ظهور طائفة الإلتزامات ببذل

(عبد القادر أقصاضي، المرجع السابق، ص 290. ¹

عناية كان له هدف آخر هو رعاية مصالح المدنيين بالالتزام. أو كما يقول الأستاذ "Huet" "أن المصلحة في الإلتزامات ببذل عناية تتمثل في إدخال نوع من التوازن بين أطراف العقد في الفروض التي يكون فيها من الملائم تطلب إثبات خطأ المدين من أجل الحصول على تعويض الأضرار التي تصيب الأشخاص أو الأموال"⁽¹⁾.

الفرع الثاني

عيوب الأساس التعاقدى للالتزام بضمان السلامة

ترتب على الأساس التعاقدى للالتزام بضمان السلامة بعض الآثار السلبية هي النزاع على الحدود الفاصلة بين نظامي المسؤولية المدنية و فقدان مبدأ عدم جواز الخيرة بين المسؤوليتين لمبرر وجودهم و أخيراً الإخلال بمقتضيات حق المضرور في التعويض. و هذا ما سنتناوله فيما يأتي:

- النزاع على الحدود الفاصلة بين نظامي المسؤولية:

إن الإلتزام بضمان السلامة قد وسع الخلافات على الحدود الفاصلة بن نظامي المسؤولية، ويظهر ذلك عندما نتردد حول طبيعة دعوى المضرور، عقدية أم تقصيرية، في شكل ثلاثة أسئلة:

- 1) متى يكون هناك عقد (الخدمات المجانية، حوادث النقل) ؟
- 2) إذا كان هناك عقد، متى يبدأ ومتى ينتهي (حوادث المحطة...)?
- 3) إذا كانت دعوى التعويض عقدية، من هو الذي يستطيع ممارستها، فيما عدا المتعاقدين؟⁽²⁾

في المقام الأول، نجد أن مبدأ الرضائية في إبرام العقود الذي يقضي بأن العقد ينعقد بمجرد التعبير عن إرادتين متطابقتين، يؤدي أحياناً وفي بعض المواقف، إلى الشكوك حول معرفة ما إذا كان العقد موجوداً لتكون المسؤولية عقدية، أم غير موجود لتكون المسؤولية تقصيرية⁽³⁾.

⁽¹⁾ عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص، 293.

⁽²⁾ المرجع السابق، ص 294.

⁽³⁾ عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 294.

ظهر اتجاه فقهي يمثله الأستاذ " Patrice Jourdain " يدعو إلى إلغاء الالتزام التعاقدية بضمان السلامة من حيث المبدأ. وذلك لأن هذا الالتزام يبقى عديم الفائدة حتى لو تخفف طابعه الإصطناعي كما هو الحال في عقد نقل الأشخاص، ففي كثير من الأحيان يستطيع المضرور الاستفادة من المسؤولية التقصيرية عن الأشياء و التي تمنحه مزايا مماثلة لتلك التي يحصل عليها بالالتزام بتحقيق نتيجة إنها حالة الأضرار الناجمة عن الأشياء التي يستخدمها المدين في تنفيذ التزامه. في هذا الصدد. تكون المسؤولية التعاقدية الجديدة عن فعل الأشياء المتأتية من حكم 17 يناير 1995 ذات فائدة بسيطة بالنسبة للمضرورين، إذا ما قورنت مع الفائدة الناجمة من أعمال المسؤولية الواردة في نص المادة 1384 مدني فرنسي الفقرة الأولى⁽¹⁾. إن الحجة التي يستند إليها هذا الإتجاه بسيطة جدا: السلامة ليست لها أية صلة بالعقد فكل شخص يمارس أي نشاط يكون ملزما باحترام سلامة الغير، و الأنشطة الموجهة نحو تنفيذ العقود ليست سوى من قبيل الأنشطة الأخرى المتعلقة بهذا الالتزام، الذي ما هو في الواقع، إلا واجب قانوني عام تماما. وهكذا يشير بعض الفقه إلى أن " السلامة لا يمكن أن نضعها في نفس درجة الأداءات المنتظرة من الطرفين نتيجة لإبرامهما العقد، فهي لم تكن أبدا التزاما رئيسيا و إنما تظهر دائما بوصفها التزاما ثانويا وضع من أجل تكملة العقد، فهي لا تمثل إذا مصلحة مرغوبة بوجه خاص من الطرفين. على العكس فإن سلامة الآخرين هي أمر وجوبي ذو مدى عام يمثل قاعدة سلوك مستقلة عن العقد. فالسلامة يمكن أن ينظر إليها بشكل عقلائي بوصفها مفروضة على الجميع و مرغوبة من الجميع بعيدا عن أي وعد تعاقدية، فهي نوعا ما " خارج العقد"⁽²⁾.

كما يشير البعض الآخر من الفقه على أن " حلول مبادئ المسؤولية التقصيرية تلقائيا محل مبادئ المسؤولية التعاقدية أو فعاليتها في حماية المضرورين، إنما يكشف بوضوح أن الالتزام بضمان السلامة لا ينشأ في الحقيقة عن العقد. في الواقع ما هو إلا ترجمة في العلاقات بين المتعاقدين للقاعدة العامة للحذر الموجودة في

¹⁾ Patrice Jourdain, op.cit., p.1199.

²⁾ Ibid, p.1198.

العلاقات بين الأفراد و التي يكون جزاؤها خارج، العلاقات التعاقدية، المسؤولية التقصيرية. وأضاف البعض الآخر " أن الالتزام التعاقدى بضمان السلامة المزعوم ليس سوى تعبير عن الواجب المفروض من القانون، بوجه خاص بالمواد 1382 وما يليها من القانون المدني، وما يتضمنه من عدم المساس بسلامة الغير، وبالالتزام التقصيري أو شبه التقصيري بتعويض الضرر الجسدي أو المادي الواقع على الغير بصورة غير مشروعة⁽¹⁾.

وبناء على ماسبق فإنه لا مجال لتحميل المدين بالالتزام ما بعبء الترام ثانوي بالسهر على سلامة الغير، ما دام أن هذا الأخير يقوم قانونا على عاتق كل فرد. فإذا كان هناك واجب عام بعدم الإضرار بسلامة الغير، فإن الإخلال بهذا الواجب يقيم المسؤولية التقصيرية بالضرورة لمرتكبه، ولا مجال هنا للتمييز بحسب ما إذا كان الإخلال قد وقع وقت إبرام العقد فتكون المسؤولية تقصيرية، أو وقت تنفيذ العقد فتكون المسؤولية عقدية.

الفرع الثالث

القانون مصدر الالتزام بضمان السلامة

بهذا التنظيم أصبح القانون هو مصدر الإلتزام بضمان السلامة في عقود النقل، وتطبيقا لذلك تسأل شركة النقل وبقوة القانون عن أي تقصير يتعلق بأمن وسلامة الركاب، دون حاجة إلى إثبات خطأ الناقل في هذا الخصوص، ولا يعفى هذا الأخير من المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي.

مع ملاحظة أن تحول طبيعة الإلتزام بضمان السلامة من التزم عقدي إلى التزم قانوني قد يؤدي إلى توحيد الأساس القانوني لدعاوى التعويض المرفوعة عن أضرار مختلفة، مما قد يؤثر في إمكانية الجمع بين التعويضات في الحالات الجائز فيها هذا الجمع. فمن المعروف، كما يقرر الفقه، أنه يجوز لورثة المتوفى الجمع بين التعويض عن الضرر الموروث والتعويض عن الضرر المرتد ولا يعتبر ذلك جمعا بين التعويضات الذي يحظره القانون، لأن لكل تعويض منها محلا مختلفا عن الآخر ،

(1) عبد القادر أقصاصي، المرجع السابق، ص 342.

الأول يهدف إلى تعويض الضرر الذي لحق مورثهم وال ثلثي يهدف إلى تعويض الضرر الذي لحقهم شخصياً، وقد يكون أحدهما له أساس مختلف عن الآخر، فقد يكون أساس المطالبة بالتعويض الأول هو المسؤولية العقدية (إذا كان المورث يرتبط بعقد نقل مع المسئول وتضرر خلال تنفيذه مما يشكل إخلال بالتزام الناقل بضمان سلامة الراكب)، في حين يكون أساس المطالبة بالتعويض عن الضرر الثاني هو المسؤولية التقصيرية، غير أن توحيد الأساس القانوني للمطالبة بالتعويضات المختلفة لا يؤثر على إمكانية الجمع بينها، إذ ليس المهم اختلاف الأساس القانوني ولكن المهم اختلاف محل الضرر الذي يطالب بالتعويض عنه⁽¹⁾.

وتحول الالتزام بضمان السلامة إلى التزام قانوني، يعني أنه قد أصبح واجبا عاما على عاتق كل فرد في المجتمع مؤداه، وفقا للبعض، ضرورة احترام الآخر (Le respect d'autrui ، فالحياة في مجتمع تفرض أن يحترم كل فرد في الجماعة الآخرين، هذا الاحترام للآخر، الذي يمثل مبدأ جوهريا، يشكل أساس العديد من الالتزامات، منها الالتزام بسلامة الآخرين، هذا الالتزام يلزم بائع السلع، والمنتجات أن يقدمها خالية من أي خطر على سلامة الناس، كما يفرض على مقدم الخدمات ضرورة احترام الآخرين بتقديم خدمات لا تلحق أضرارا للمستفيدين.

وفي كل الأحوال، يلتزم مقدم الخدمات والمنتجات، تطبيقا للالتزام بضمان السلامة، بأن يسيطر على الأشخاص وعلى الأشياء التي تثير الضرر الجسدي للمتعامل معه، وأن ينفذ التزاماته بطريقة كاملة، توجب عليه توقع الأخطار التي يمكن أن يتعرض لها الدائن، وأن يتصرف حيال هذه الأخطار لمنعها أو على الأقل التقليل من آثارها⁽²⁾.

يقوم الإلتزام بضمان السلامة بدور مزدوج، فإذا كانت الغاية الأساسية لتقرير ه بنص قانوني هي تبرير الإجراءات الوقائية التي أقرها القانون من أجل التقليل من

(1) عابد فايد عبد الفتاح فايد، المرجع السابق، ص44، 45.

(2) عابد فايد عبد الفتاح فايد، المرجع السابق، ص87، 88.

مخاطر استخدام المنتجات والخدمات، فإن الإلتزام بالسلامة هو الأساس القانوني لتعويض الضرر الذي يحصل لمستخدم هذه المنتجات والخدمات⁽¹⁾.

وكخاتمة للفصل الأول، يمكنني القول بأن الضرورة الملحة لتوفير الحماية للراكب أثناء عملية النقل استوجبت البحث حول طبيعة هذه المسؤولية و إيجاد أساس تبنى عليه فاستقر الفقه و القضاء على أنها مسؤولية تعاقدية على أساس التزام الناقل بضمان سلامة المسافر.

ولقد امتدت قاعدة الالتزام بضمان السلامة إلى كل مجالات النقل رغم نشأتها عند النظر في قضية نغلق بالنقل البحري بل و امتدت إلى مجالات أخرى. وتتحدد المسؤولية الناشئة عن هذا الالتزام بحدود تنفيذ العقد، فلا يتحمل الناقل عبء المسؤولية بمجرد إبرامه لعقد النقل بل يتأخر ذلك لحين تنفيذه فمسئوليته تبدأ منذ مباشرته للتنفيذ و تنتهي عند انتهائه منه.أضف إلى ذلك أن هذه المسؤولية لا تقوم إلا إذا أخل الناقل بأحد الالتزامات المفروضة عليه بموجب هذا العقد، فإن تقصيره كذلك في توفير المكان والراحة المتفق عليها وكذا تأخره في إيصال الراكب وأمتعته في المكان المحدد يستوجب مساءلته تعاقديا إذا انجر عن ذلك ضرر للراكب.

⁽¹⁾ المرجع السابق، ص59.

الفصل الثاني

المسؤولية عن الإخلال بالتزام السلامة

المبحث الأول: مدى مسؤولية الناقل البحري للمسافرين.

المطلب الأول: مجال تحقق مسؤولية الناقل البحري.

المطلب الثاني: مجال انتفاء مسؤولية الناقل البحري.

المبحث الثاني: المسؤولية عن الإخلال بالتزام سلامة المسافر بحرا.

المطلب الأول: أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري.

المطلب الثاني: تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري.

المبحث الثالث: ضمانات تغطية مسؤولية الناقل البحري للأشخاص.

المطلب الأول: التأمين من مسؤولية الناقل البحري.

المطلب الثاني: آفاق قانون النقل البحري للركاب في المستقبل.

الفصل الثاني :

المسؤولية عن الإخلال بالتزام السلامة:

نظم القانون البحري الجزائري الأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري للمسافرين في المواد من 841، 859 وقد أقرت هذه النصوص ما استقر عليه القضاء من اعتبار مسؤولية ناقل الأشخاص بالبحر مسؤولية عقدية تقوم عند تخلف الناقل عن تنفيذ التزامه الأساسي في عقد النقل وهو توصيل المسافر سليماً إلى ميناء الوصول، كما لا يستطيع الناقل التخلص من المسؤولية عند عدم الوفاء بهذا الالتزام إلا ب إثبات وجود سبب أجنبي حال دون تحقيق النتيجة المتفق عليها مثل قيام القوة القاهرة أو خطأ المصاب أو خطأ الغير. ولا يقبل من الناقل إثبات أنه بذل جهده و توخى الحيلة في تنفيذ ما التزم به لأن التزامه بتحقيق نتيجة وليس ببذل عناية⁽¹⁾. وتقتضي معالجة مسؤولية الناقل تحديد حالات المسؤولية ووسائل دفعها ثم معالجة التحديد القانوني للتعويضات التي قد تستحق، على أن نرتقل لبيان موقف المشرع من شروط الإعفاء من المسؤولية، ثم معالجة الأحكام الخاصة بدعوى المسؤولية.

وتضم مسؤولية الناقل البحري مجالين اثنين، مجال ايجابي يقوم على أساس تحديد مدى هذه المسؤولية زماناً و مكاناً وتتجسد فيه رابطة السببية بين الحادث و الضرر فتتحقق المسؤولية في ظله، وآخر سلبي تنتفي فيه هذه الرابطة، وفقاً لما هو مخول للناقل البحري من وسائل لدفع المسؤولية عنه فيتخلص منها تبعاً لذلك (المبحث الأول). ومن بين الآثار المترتبة على قيام المسؤولية هو إلزام الناقل بتعويض الضرر الذي تسبب فيه أثناء القيام بعملية النقل ويقابل هذا الإلتزام حق المتضرر تحميه دعوى يطلب منها الحكم له بالتعويض. هذه الدعوى كأثر هام لترتيب المسؤولية و التي هي الوسيلة القضائية التي يستطيع المضرور عن طريقها الحصول على حقه قبل المسئول لا بد لها أن ترفع خلال مدة معينة حددها القانون إذا انقضت هذه المدة كان رفع الدعوى غير مقبول (المبحث الثاني).

(1) عدلي أمير خالد، قواعد وأحكام عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2006، ص 102. ¹

ولا شيء أهم بالنسبة للراكب من أن يضمن سلامته و ألا يتعرض لأي خطر أضرار فإنه يكون من مصلحته أن توجد آليات تضمن جبر الضرر اللاحق به. كما أن الضرورة الملحة لتوفير الحماية للراكب أثناء عملية النقل استوجبت البحث عن آفاق أخرى لهذا القانون (المبحث الثالث).

لن يكتمل الإلمام بالإطار القانوني لمسؤولية الناقل البحري بتحديد نطاق تطبيق هذه المسؤولية من حيث طبيعتها و عناصرها، وإنما يجب لأجل ذلك، أن نتعرض بالبيان لمداها بوجهيه الإيجابي و السلبي.

وعليه لا يكفي لتطبيق نظام مسؤولية الناقل البحري أن يقع إخلال بالالتزامات التي يربتها عقد النقل على النحو الذي بيناه سابقا، بل يجب أن تكون الأضرار التي لحقت بالمسافر وأمتعته قد وقعت خلال فترة النقل البحري (المطلب الأول)، ثم إن لمسؤولية الناقل البحري مجالا آخر تنتفي فيه وتنقضي فلا يسأل الناقل عن الضرر، وذلك من خلال طرق الدفع أو حالات الإعفاء من المسؤولية التي ترتبط أيما ارتباط بالتطور الذي سجلته طبيعة مسؤولية الناقل البحري وأساسها. (المطلب الثاني)

المطلب الأول

مجال تحقق مسؤولية الناقل البحري

تقوم مسؤولية الناقل البحري كما رأينا جراء الإخلال بالالتزام بضمان سلامة المسافرين وأمتعته أو التقصير في واجب النقل في الميعاد، على أن ينتج عن ذلك ضرر. إلا أن قيام مسؤولية الناقل البحري لا يتوقف على مجرد ترتب ضرر عن الحادث المولد له، بل لابد أن يرتبط الأول بالثاني، السبب بالنتيجة من خلال علاقة السببية. وتظهر علاقة السببية بين الضرر و الحادث المولد له في المجال الزمني لمسؤولية الناقل البحري، وخلال هذه الفترة الزمنية التي يمتد خلالها الإلتزام بسلامة الأشخاص و أمتعته و النقل في الميعاد المحدد، فإن ثبت أن كان هذا الإخلال بهذه الإلتزامات قد وقع في هذه الفترة، ظهرت علاقة السببية بجلاء ووضوح.

وبما أن هذه الفترة الزمنية في نقل الأشخاص، تختلف عنها في نقل الأمتعة، وعنها أيضا في حالة التأخير، كانت علاقة السببية تختلف أيضا من حالة لأخرى. ويكون الناقل البحري مسئولا عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو جرحه أو تعرضه لإصابة جسدية، بشرط أن تكون الحادثة التي سببت الضرر قد وقعت أثناء السفر أو أثناء أية عملية من عمليات صعود المسافرين إلى السفينة أو نزوله منها.

ويشتمل هذا المطلب على العناصر التالية:

الفرع الأول

شروط وحالات مسؤولية الناقل البحري

والمسؤولية المقصودة هنا هي المسؤولية عن وفاة المسافر أو ما يلحقه من إصابات بدنية متى وقعت خلال تنفيذ عقد النقل ، كما يسأل عن الأضرار الناشئة عن التأخير في تنفيذ عقد النقل، أو الأضرار التي تلحق أمتعة المسافر .ويسأل الناقل عما يحدث من ضرر بسبب وفاة المسافر أو ما يلحقه من إصابات بدنية إذا وقع الحادث الذي نشأ عنه الضرر خلال تنفيذ عقد النقل(1).

ويعد الحادث واقعا خلال تنفيذ عقد النقل إذا وقع أثناء السفر أو أثناء صعود المسافر إلى السفينة في ميناء القيام أو نزوله منها في ميناء الوصول أو في ميناء متوسط أو أثناء المدة التي يكون فيها المسافر في حراسة الناقل قبل صعوده إلى السفينة وبعد نزوله منها(2).

كما يفترض خطأ أو إهمال الناقل أو مندوبية خلال القيام بأعمالهم عن الضرر المؤدي للوفاة والإصابات الجسمانية للراكب وكذلك الضرر المسبب لأمتعته إذا كان الفعل المولد للضرر قد وقع خلال عملية النقل وله علاقة بالملاحة أو استغلال السفينة، إلا إذا أثبت العكس، وكانت الوفاة أو الإصابات الجسمانية للراكب أو الخسائر أو الأضرار التي لحقت بأمتعة الحجرة مسببة من جراء غرق أو اصطدام أو جنوح أو انفجار أو حريق أو أي شيء له علاقة بإحدى هذه الحوادث(3).

وفي هذا الإطار، تنص المادة الرابعة من اتفاقية بروكسل الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد الخاصة بنقل الركاب بطريق البحر لسنة 1961 على أنه:

(1) هذا ما نصت عليه المادة الثالثة عشر من تذكرة المسافرين و السيارات للمؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين بأنه: "فيما يتعلق بالأضرار الجسدية التي تلحق بالمسافرين، إما على متن الباخرة أو أثناء الركوب أو النزول، = وكذلك فيما يتعلق بإتلاف أو فقدان أمتعة المسافرين فإن هؤلاء أو ذوي الحقوق لا يستطيعون إلقاء المسؤولية إلا في الشروط و الحدود المنصوص عليها في اتفاقية بروكسل المبرمة يوم 29 أبريل 1961".

(2) المادة 842 من ق.ب.ج.

(3) المادة 843 من ق.ب.ج.

1- يكون الناقل مسئولاً عما يحدث من ضرر بسبب الوفاة أو الإصابة الجسمية لأي مسافر إذا كان الحادث الذي نتج عنه الضرر قد وقع أثناء النقل بسبب خطأ أو إهمال الناقل أو مستخدميه أو وكلائه وهم يعملون في حدود وظائفهم.

2- يعتبر خطأ أو إهمال الناقل ومستخدميه ووكلائه مفروضاً ما لم يثبت العكس إذا نتجت الوفاة أو الإصابة الجسمية عن أو لسبب غرق السفينة أو اصطدامها أو جنوحها أو انفجارها أو حريقها.

3- فيما عدا الحالات المنصوص عليها في الفقرة 2 من هذه المادة فإن عبء إثبات خطأ أو إهمال الناقل أو مستخدميه أو وكلائه يقع على المدعي.

والمستفاد من هذا النص، أن التزام الناقل البحري بتوصيل المسافر، هو التزام

بتحقيق نتيجة، هي وصول المسافر سليماً، وليس التزاماً ببذل عناية، فلا يعد الناقل البحري مخالفاً بالتزامه بضمان السلامة، وبالتالي لا تتعدد مسؤوليته وفقاً لأحكام اتفاقية بروكسل، إلا إذا ترتب على هذا الإخلال إلحاق الضرر بالمسافر. والضرر هو الأذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه أو في مصلحة مشروعة له، كثروته، أو جسمه، أو حياته، أو صحته⁽¹⁾، فتنفيذ النقل البحري قد يؤدي إلى ضرر، فقد تتعرض السفينة لحادث بحري ويصاب المسافر بجراح أو يفقد الحياة، وبالتالي تتعدد مسؤولية الناقل بالتعويض.

وتتميز اتفاقية أثينا المتعلقة بتحديد بعض القواعد بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً

لسنة 1974 بين حالتين:

الحالة الأولى، ويكون بموجبها الناقل مسئولاً عن أي ضرر واقع نتيجة وفاة راكب أو إصابته الجسدية، إذا ما كان الحادث المؤدي إلى الضرر الواقع قد حدث أثناء النقل وكان ناجماً عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو أجراءه أو وكلائه العاملين في نطاق وظيفتهم، وفي هذه الحالة، فإنه يقع عبء الإثبات أن الحادث المؤدي إلى الضرر قد حدث أثناء النقل وكذلك مدى الضرر على عاتق المدعي⁽²⁾.

⁽¹⁾ عيسى غسان ربيضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع 1429هـ-2008م ص 99-100 .

⁽²⁾ المادة 3 من الاتفاقية الدولية أثينا الفقرة الأولى والثانية.

أما الحالة الثانية، هي التي يكون فيها وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية كنتيجة مباشرة لغرق السفينة أو تصادمها أو جنودها أو وقوع انفجار أو حريق على ظهرها أو وجود عيب فيها، وهي حالات تفترض خطأ أو إهمال الناقل أو إجراءات أو وكلائه العاملين في نطاق وظيفتهم ما لم يثبت العكس. وفي جميع الحالات الأخرى فإن عبء إثبات الخطأ أو الإهمال يقع على عاتق المدعي⁽¹⁾.

وفي كلتا الحالتين، فإن الضرر الناتج، يجب أن يقع خلال فترة تنفيذ عقد النقل، وهي الفترة التي يكون فيها الراكب على ظهر السفينة وكذلك عمليتي ركوبه ونزوله، ولكنه لا يشمل الفترة التي يكون فيها الراكب في محطة بحرية أو على رصيف أو في أية منشأة مينائية أخرى.

وبالنسبة فإن الإنتظار في محطة بحرية، على الرصيف أو أية منشأة مينائية، هي أوضاع يكون فيها المسافر مسئولاً عن شخصه، كما أن المسافر الفضولي الذي يكون بمقربة من الرصيف للتأمل في سفينة راسية، وأنه حدث خلال ذلك أن أصيب بسبب انفكاك حبال السفينة، فلا يمكن إثارة مسؤولية الناقل في مثل هذه الحالة⁽²⁾. ومهما يكن من أمر، فإن اتفاقية بروكسل لسنة 1961، لا تفترض الخطأ في جانب الناقل أو تابعيه إلا إذا كان الضرر الجسماني ناتجاً عن إحدى الحوادث الخمسة المذكورة على سبيل الحصر⁽³⁾، وللتعرف على شروط تطبيق قرينة الخطأ، تشير اتفاقية بروكسل إلى ثلاثة عناصر أساسية:

- 1- وقوع الضرر أثناء المرحلة التي تقتضي الالتزام بضمان السلامة الجسدية.
- 2- طبيعة الفعل المحدث للضرر.
- 3- العلاقة السببية بين الضرر الجسماني والحادثة الواقعة.

⁽¹⁾ الفقرة 03 من نص المادة 3 لاتفاقية أثينا لسنة 1974 .

⁽²⁾ أنظر:

Mohammed el Mariky, le transport de passagers et de leurs bagages en droit maritime marocain, p.71.

⁽²⁾ المادة 2/04 من الإتفاقية الدولية بروكسل لسنة 1961.

كما أن الاتفاقية الدولية أئينا لسنة 1974، تتضمن مفهوما مماثلا عن قرينة الخطأ في نص المادة الثالثة الفقرة الثالثة التي تنص على أنه: يفترض خطأ أو إهمال الناقل أو أجراءه أو وكلائه العاملين في نطاق وظيفتهم ما لم يثبت العكس إذا توفي الراكب أو تعرض لإصابة جسدية أو إذا تعرضت أمتعة القمرة للفقء أو التلف كنتيجة مباشرة أو غير مباشرة لغرق السفينة أو تصادمها أو جنوحها أو وقوع انفجار أو حريق على ظهرها أو وجود عيب فيها، وفيما يتعلق بفقء أو ضرر يلحق بالأمتعة الأخرى، يفترض هذا الخطأ أو الإهمال ما لم يثبت العكس، بغض النظر عن طبيعة الحادث المؤدي إلى الفقء أو التلف. وفي جميع الحالات الأخرى فإن عبء إثبات الخطأ أو الإهمال يقع على عاتق المدعي. وهو ما نصت عليه كذلك المادة 2/4 من اتفاقية بروكسل لسنة 1961.

كما أن هاتين الاتفاقيتين لا تدع أي غموض لأن الفعل يتعلق فقط بقرينة الإثبات ولا عن قلب عبء الإثبات الناتج عن قرينة الخطأ⁽¹⁾. ولذلك فإنه يفرض على الناقل وتابعيه العمل الجدي على وضع وحفظ السفينة في حالة صالحة للملاحة وأن وج ود عيب فيها وفقا لها جاءت به اتفاقية أئينا، يجعل الناقل مسئولا على أساس الخطأ المفترض. وهذا الأمر مطابق لما جاءت به اتفاقية بروكسل لسنة 1961، ولإبراز ما يثبت وجود عيب في السفينة في هذه الأخيرة، فإنه يكفي الرجوع إلى نفس الشروط والأحكام التي جاءت بها اتفاقية أئينا بالإثبات في مواجهة الناقل بالدليل بما يجب عليه من وضع سفينة صالحة للملاحة⁽²⁾.

وما يمكن أن نستخلصه، هو أن حالات القوة القاهرة وفقا لما جاءت به اتفاقية بروكسل لسنة 1961 واتفاقية أئينا لسنة 1974 هي حالات استثنائية، لا مجال لإقامة مسؤولية الناقل عنها في نقله للبضائع، ولكن الأمر يختلف تماما في مجال نقل الأشخاص بحرا، لكونها من الحالات التي تقيم مسؤولية الناقل كذلك الحرائق التي تعفي

¹⁾ Mohammed El Mariky, op.cit, p.71.

²⁾ Ibid, p.73.

الناقل من مسؤوليته عن الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع، تفترض خطأ الناقل للركاب.

وأما الحوادث الأخرى والمتمثلة في الغرق، التصادم، الجنوح، والانفجار الناتجة إما عن عدم صلاحية السفينة للملاحة، وإما عن العيب الخفي أو الخطأ الملاحي، جميعها هي من الحالات الاستثنائية تعفى ناقل الأشياء من المسؤولية، ولكنها تشكل فرضيته لناقل الأشخاص كما أنه توجد من الظروف ما يصعب للناقل التحكم فيها وبالتالي لا مجال لإقامة مسؤولية ناقل البضائع عنها.

ولكن كرامة العنصر البشري والانشغال بحمايته تفتوضان على الناقل التأمين والإستعداد على توقع حدوث مثل هذه الظواهر، حتى أن الضحية يكون عنده القناعة واليقين مهما كانت الظروف بأن يكون معوضاً. كما عالجناه آنفاً، فإن مسؤولية الناقل إما أن تقوم على أساس الخطأ الثابت، وإما على أساس الخطأ المفترض.

ونتناول حالات انشغال ذمة الناقل بالمسؤولية تباعاً:

أولاً: المسؤولية عن وفاة المسافر أو عما يلحقه من أضرار بدنية:

يسأل الناقل عن الضرر بسبب الوفاة أو بسبب ما يلحق المسافر من إصابات بدنية، وذلك شريطة أن يقع الحادث المسبب للضرر خلال تنفيذ العقد⁽¹⁾، على أن الحادث يعد قد وقع خلال تنفيذ العقد إذا وقع أثناء السفر، أي بعد تحرك السفينة وبدء السري، أو قبل بدء السفر، إذا وقع أثناء صعود المسافر في ميناء القيام أو أثناء نزوله في ميناء الوصول، أو أثناء المدة التي يكون فيها المسافر في حراسة الناقل قبل صعوده إلى السفينة أو بعد نزوله منها، ويقصد بذلك الفترة التي لا يصبح فيها الم سافر حراً في تحركه وإنما يخضع لتوجيه الناقل الذي يوجه المسافرين للتجمع في ساحة أو جزء معين من الميناء سواء تعلق الأمر بميناء القيام أو ميناء الوصول.

ولا يستطيع الناقل التخلص من مسؤوليته عما يلحق المسافر من أضرار خلال هذه الفترة إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يبي له فيه كالقوة القاهرة أو فعل الغير أو خطأ المسافر، ويعني ذلك أنها قرينة مسؤولية وليست مجرد قرينة خطأ، إذ لا يجدي

(1) جلال وفاء محمد، دروس في القانون الجوي، الدار الجامعية، بيروت، ص 138-139.

الناقل نفي الخطأ وإثبات أنه بذل كل العناية المطلوبة منه، لأن الأمر أصبح يتعلق بالالتزام بنتيجة هي وصول المسافر سليماً في ميناء الوصول وهذا الالتزام ناشئ عن العقد، فلم يعد مقبولاً الجدل حول أساس المسؤولية، وهل هي مسؤولية تقصيرية أو عقدية، إذ ظل القضاء الفرنسي وجانب كبير من الفقه يتجه إلى أن العقد لا ينشئ على عاتق الناقل التزاماً بضمان السلامة، ويتعين لمساءلته الرجوع على أساس الخطأ التقصيري، وأنه يرضى قضاء النقص الفرنسي هذا الجدل واعتبر الناقل مسؤولاً مسؤولية عقدية، وتم تكريس ذلك تشريعياً منذ عام 1966 مع فارق جوهرى عن القانون الجزائري، إذ يجعل المشرع الفرنسي الناقل مسؤولاً مع افتراض خطئه إذا تعلق الأمر بحوادث جماعية أي كوارث بحرية كحالة الغرق أو الحريق، ويستطيع الناقل نقض قرينة الخطأ، إذا ما تعلق الأمر بحوادث فردية، فيتعين على المضرور أو ورثته إثبات خطأ الناقل، ولا شك في تميز موقف المشرع الجزائري الذي آثر حماية المسافر وانحاز إلى جانبه باعتباره الطرف الضعيف عودة على صعوبة إثبات خطأ الناقل أو تابعيه⁽¹⁾.

ثانياً: المسؤولية عن الضرر الناتج عن التأخير في تنفيذ الناقل لالتزاماته:

يحمل النقل البحري في طياته أحداثاً غير منتظرة في طريق الرحلة البحرية، رغم أنها قد تكون متوقعة، مما يضطر معها قبطان السفينة أن يتخذ الكثير من الحيطة لمواجهة هذه المخاطر.

كل هذه العقبات هي ولا شك السبب الرئيسي في التأخير، لهذا كان من المنطقي ألا نبحث عن مسؤولية الناقل في مثل هذه الحالات، لأن الناقل كان جل همه في المقام الأول هو تأمين سلامة المسافر، ومن هنا نفهم سكوت الاتفاقيات الدولية عن التعرض لمسؤولية الناقل في حالات التأخير في نقل المسافرين.

إلا أن القوانين المقارنة الحديثة ومن بينها القانون المصري لسنة 1990² و كذلك القانون الفرنسي لعام 1966 لم تترك مسألة التأخير في عقد نقل الأشخاص، بل

⁽¹⁾ محمود مختار أحمد بري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية القاهرة، 1999، ص 446-447.

⁽²⁾ تنص المادة 262 من القانون البحري المصري على أنه: يسأل الناقل عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في تنفيذ الالتزامات التي يرتبها عليه العقد إلا إذا أثبت أن هذا التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه.

تعرضت لها صراحة ، لأن النقل البحري لم يعد كما كان في قديم الزمن، وبالرغم من تطور وسائل العلم الحديث إلا أن مخاطر البحر الطبيعية ما زالت كما هي، لهذا كان منطقياً أن تعالج مثل هذه القوانين مسؤولية الناقل عن التأخير، ولكنها -أي هذه المسؤولية- لم تعالجها هذه القوانين بشيء من الشدة، بل نجد أن القانون الفرنسي قد بناها على أساس من الخطأ القابل لإثبات العكس في إطار شروط محددة، ولقد نهج المشرع المصري ذات النهج عندما جعلها تقوم على الخطأ المفترض، إلا أن للناقل أن يثبت أن الضرر يعود لسبب أجنبي، أي للناقل بالرغم من أنه تقع على كاهله مسؤولية تقوم على الخطأ المفترض إلا أن هذه المسؤولية تنتفي بإثبات السبب الأجنبي، ويشترط في حالة ثبوت التأخير أن يترتب عليه ضرر للمسافر. ولكن هذه التشريعات التي تعرضت لمسألة التأخير في نقل الأشخاص لم تعالج الخطأ بطريقة إجمالية أو مجردة، لأنها لم تكتف فقط بالقول بأن الناقل مسئول في حالة التأخير بل فرقت بين حالات التأخير المختلفة، وجعلت من التأخير الكبير أو الهام محلاً للمسؤولية وأعفته في حالة التأخير اليسير، وكذلك فرقت بين توقف الرحلة بعض الوقت أو توقفها مدة كبيرة، وحالة تعذر السفر⁽¹⁾.

عندما تكون سلامة المسافر محل تساؤل إذا تخلف الناقل عن اتخاذ الاحتياطات اللازمة للمحافظة على سلامته، ويتمثل خطأ الناقل في هذه الحالة في أنه لا ينفذ التزامه بالمحافظة على سلامة المسافر، مما يترتب معه أيضاً تأخر المسافر والمسافرين الآخرين عن الوصول في الميعاد المحدد ، فهل يستطيع المسافر في هذه الحالة أن يجمع بين التعويض المتعلق بالضرر الذي لحقه في بدنه وكذلك الضرر المترتب عن التأخير. القانون الفرنسي وبعض قوانين الدول الأخرى ومن بينها الولايات المتحدة الأمريكية تسمح بهذا الازدواج في الجمع بين التعويضين، فيمكن للمسافر على سفينة فرنسية أو أمريكية أن يجمع بين التعويض عن الأضرار التي تلحقه عن الأضرار الجسمانية وكذلك التعويض عن التأخير، بل يمكن للمسافرين الآخرين الذين لم تلحقهم أضرار بدنية مباشرة بل أضرار نفسية أن يجمعوا بين التعويض الناتج عن الضرر المترتب عن التأخير والتعويض أيضاً عن الأضرار التي نتجت عن الآلام

(1) عبد الرافع موسى، المرجع السابق، ص 19-20.

النفسية التي أصابتهم. إلا أن عليهم أن يثبتوا علاقة السببية بين الأضرار الجسيمة وضرر التأخير الذي أصابهم.

ويلاحظ أن تلك الأضرار عن التأخير لا تؤخذ في الاعتبار إلا إذا كانت ناتجة

عن تخلف الناقل عن تنفيذ التزامه الأساسي في نقل المسافرين.

هذا الخطأ في تنفيذ التزام الناقل والذي يمكن أن يترتب عليه ضرر جسدي وضرر التأخير قد أثار في شأنه القانون الفرنسي ما يسمى بالخطأ التجاري في تنفيذ التزام الناقل في مجال نقل الأشخاص. وهذا الخطأ التجاري عادة لا يستعمل إلا في مجال نقل البضائع، ومع ذلك فقد أشار المشرع الفرنسي إلى هذا الخطأ التجاري بصدد نقل الأشخاص، فماذا يمكن أن تكون طبيعة هذا الخطأ التجاري في حالة تنفيذ عقد نقل الأشخاص؟

في عقد نقل البضائع نجد أن الخطأ التجاري يتمثل في طريقة المحافظة على

البضاعة سواء في مرحلة الشحن أو التخزين أو التفريغ، أو تجهيز المكان الملائم للبضاعة داخل عنابر السفينة، أما في عقد نقل الأشخاص فمن الصعب تصور مثل هذا الخطأ إلا إذا تصورنا أن أحد رجال الطاقم يعتدي جسدياً على المسافر بإحداث جرح في بدنه، حيث اتضح عن المحاكم الأمريكية اعتبرته خطأ تجارياً يستوجب مساءلة الناقل.

وكذلك يمكن تصور الخطأ التجاري في حالة إعداد وتجهيز السفينة لرحلة

معينة، كالمثل الذي تتطلب الرحلة البحرية نقل فريق رياضي يشترك في سباق

السباحة، و اشترط أن يكون بالسفينة مسبح، فإن تزويد السفينة بالمسبح يدخل في

شرط تجهيزها والمحافظة على صيانة المسبح يدخل في الناحية التجارية لصلاحية

السفينة، ولهذا فإذا أخل الناقل بهذا الالتزام فإن خطئه يعد خطأ تجارياً يستوجب

مساءلته إذا أدى إلى تعطيل الرحلة ومن ثم التأخير في الوصول، وهو النتيجة المنتظرة من تنفيذ الالتزام.

وإذا نظرنا إلى المثل الأمريكي المتمثل في اعتداء أحد البحارة على المسافر،

فأنه يدخل أساساً في المحافظة على سلامة المسافرين. وبهذا فإن فكرة الخطأ التجاري

تتلاشى تماماً أو تكون قد أفرغت كلية من مضمونها، أما إذا تناولنا المثال السابق، فإنه

يدخل أساسا في الالتزام بضمان الصلاحية للملاحة، وبهذا فان مفهوم الخطأ التجاري في مجال نقل الأشخاص يصير من الصعب تحديده، ولذلك لا بد من اللجوء إلى فكرة الخطأ المربح والذي يمكن أن يتضح جليا من تغيير مسار السفينة، مما يؤدي إلى تأخير وصولها حتى نهاية رحلتها.

إذا كان المشرع الفرنسي لم يربط صراحة بين التأخير و الخطأ التجاري، نجد أن المشرع المصري قد أشار بوضوح إلى التأخير الناتج عن تغيير مسار السفينة، حيث ألقى الناقل من المسؤولية عن الضرر الناتج عن هذا التأخير إذا كان قد أعلن عنه قبل قيام الرحلة البحرية وأعطى للمسافر الحق في فسخ التعاقد مع طلب التعويض إذا اقتضى الأمر ذلك، تغيير المسار للرحلة البحرية يتعلق أساسا بالشق التجاري للرحلة لذا فهو خطأ تجاري. ولذلك يعامل التزام الناقل بتنفيذ العقد في المواعيد المتفق عليها معاملته للالتزام بسلامة المسافر، فيسأل الناقل عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في تنفيذ الالتزامات التي يرتبها عليه العقد إلا إذا أثبت أن هذا التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يبي له فيه. فالالتزام بميعاد القيام أو ميعاد الوصول التزام بنتيجة، لا خلاص منه إلا إذا أفلح الناقل في إثبات القوة القاهرة أو فعل الغير أو خطأ المسافر. ولكن إذا كانت قرينة المسؤولية هذه لا تقبل إثبات العكس، بمعنى عدم جواز نفي الخطأ وإثبات بذل العناية، إلا أن التعويض يفترض وجود ضرر نشأ عن التأخير وهو ضرر على المسافر إثبات تحققه ومداه حتى يتسنى تحديد التعويض⁽¹⁾.

وفي هذا الإطار، جاء في قرار المحكمة العليا في قضية المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين ضد (أ،ب ومن معه) بأن الناقل البحري للمسافرين مسئول عن عدم برمجة باخرة في التاريخ المحدد في تذكرة السفر. وتعود حيثيات هذه القضية إلى تاريخ 2003/10/06 عندما صدر قرار عن مجلس قضاء عنابة يقضي بتأييد الحكم المستأنف، حيث أن المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين وبتاريخ 20 جانفي 2004، طعن بطريقة النقض في قرار المجلس، مدعما العريضة بعدة أوجه للطعن بالنقض.

(1) محمود مختار أحمد بريري، المرجع السابق، ص 448.

ذلك أن قضاة المجلس أسندوا مسؤولية الخطأ إلى المؤسسة الناقلة وحكموا علي ها بقيمة التعويض، مشيرين إلى أن المؤسسة التي قامت ببيع التذكرة لم تبرمج باخرة بالتاريخ المذكور في التذكرة، وحدد فيها تاريخ النقل نحو مدينة سكيكدة، كما قام المسافرون (المطعون ضدهم) في يوم 21 جويلية 2001 بالتقدم إلى مصالح المؤسسة بمرسليا ولاحظا عدم وجود باخرة لنقل المسافرين نحو المدينة المذكورة. هذا ما جعل المحكمة العليا تقضي بقبول الطعن بالنقض شكلا ورفضه موضوعا، وبالتالي إقرار مسؤولية الناقل عن التأخير في تنفيذه لالتزاماته(1).

هذا الأخير مجبرا على مراعاة عدد من الضوابط والممرات أثناء قيادته للسفينة(2).

ثالثا: المسؤولية عن الأضرار التي تلحق أمتعة المسافر:

نقل الأمتعة الخاصة بالمسافر عملية فرعية بالنسبة لنقل الأشخاص، فليس من عقد مميز يخص نقل الأمتعة، وإنما عقد نقل المسافر والذي هو سند العلاقة بين المسافر والناقل هو الذي يلتزم بموجبه بنقل أمتعة المسافر.

اختلفت آراء الفقهاء في هذا الصدد، فالبعض يرى أنه في هذه الحالة يقوم بجانب العقد الأصلي بنقل الراكب عقد آخر تبعية بنقل أمتعته، وتسري على هذا العقد التبعية أحكام نقل البضائع بحرا مع ملاحظة أن عقد نقل الأمتعة لا يخضع لكل أحكام نقل البضائع. فأجرة نقل الأمتعة لا تكون مستحقة بحسب الأصل إلا إذا كان هناك اتفاق يقضي بغير ذلك، كما أن للربان حق حبس الأمتعة نظير الأجر المستحق(3). ويرى البعض الآخر أنه لا يوجد ثمة عقد بين الناقل والراكب إلا عقد واحد هو عقد نقل الأشخاص بمقتضاه يلتزم الناقل بنقل المسافر ونقل أمتعته(4). والرأي الثاني هو الأولى بالاعتبار في رأينا فلا يوجد في واقع الأمر إلا عقد واحد بمقتضاه يكون الناقل

(1) قرار رقم 347564، صادر بتاريخ 2005/01/12، عن المحكمة الع ليها، الغرفة البحرية، العدد 01، الجزائر، 2005، ص 199 و ص 202.

(2) محمد البزاز، المرجع السابق، ص 208-209-210.

(3) مصطفى كمال طه، القانون البحري، بدون اسم الناشر، الإسكندرية، 1980، ص 354، بند 449.

(4) علي جمال الدين عوض، القانون البحري، بدون اسم الناشر، القاهرة، 1970، ص 310، بند 541.

ملزما بنقل الأشخاص وما يحملون من أمتعة في حدود المتفق عليه أو ما يقضي به العرف.

وتنص المادة 822 على أنه: "تُعد بمثابة أمتعة:

أ- الأمتعة التي يحملها المسافر عادة معه أو الأمتعة التي يأخذها إلى حجرتة أو تكون تحت حراسته وتسمى هذه الأمتعة باسم أمتعة الحجرة.

ب- الحقائب المحتوية على الأمتعة الشخصية للمسافر والمسجلة والمنقولة في عنبر السفينة، وتسمى هذه الأمتعة باسم أمتعة العنبر.

2- السيارات السياحية بما في ذلك الأمتعة الموجودة بداخلها والتي ترافق المسافر ويستخدمها لاستعمالاته الشخصية.

وأمتعة المسافر ثلاثة أنواع:

أ- الأمتعة المسجلة:

وهي التي يسلمها المسافر إلى الناقل أو نائبه طوال فترة السفر ثم إعادتها إلى المسافر عند مغادرته السفينة في ميناء الوصول، ويلتزم الناقل بتسليم المسافر إيصالاً بهذه الأمتعة وتسجيلها في دفتر خاص، وتعد من الأمتعة المسجلة أيضاً السيارات وغيرها من المركبات التي يسلمها المسافر إلى الناقل لنقلها معه على السفينة. وهذه الأمتعة تشبه البضائع حيث توضع عادة بالعنبر وتقلت بالتالي من رقابة مالكيها، وتسري على نقل هذه الأمتعة أحكام عقد نقل البضائع فيما عدا حكم التحديد القانوني لمسؤولية الناقل عن هذه الأمتعة، ومقتضى ذلك أن التزام الناقل بصدد نقل هذه الأمتعة هو التزام بتحقيق نتيجة هي توصيلها سالمة، فلا يبرأ من المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه⁽¹⁾.

ب- الأمتعة غير المسجلة:

وهي أمتعة يحتفظ بها الراكب معه وهي تتضمن عادة متعلقاته الهامة أو تلك التي تكون محلاً لاستخدامه الشخصي أثناء السفر.

وهذه الأمتعة لا يتم تسجيلها ولا يتسلمها الناقل، ومساءلته عنها عما يلحق بها من أضرار يتوقف على قيام المدعى بإثبات أن هذه الأضرار نتجت عن خطأ الناقل أو من

⁽¹⁾ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 824.

ينوب عنه أو تابعيه، فالمسؤولية هنا ليست مفترضة، وإنما مسؤولية تقوم على الخطأ واجب الإثبات وهذا أمر منطقي لأن الأمتعة الشخصية تكون تحت سيطرة وفي حوزة المسافر فأى ضرر يلحقها فالراجح أنه ناتج عن إهماله هو وإذا ادعى غير ذلك، فعليه عبء الإثبات.

ويستطيع الناقل دفع المسؤولية بإثبات انتقاء الخطأ وذلك وفقاً للقواعد العامة⁽¹⁾.

ج- الأمتعة المودعة:

وهي أمتعة غير مسجلة ولكن المسافر يودعها عند الربان أو عند الشخص المكلف بحفظ الودائع في السفينة، وتشمل هذه الأمتعة الأشياء الثمينة كالمجوهرات. على أنه لا يعد الناقل مسئولاً عن فقدان النقود والسندات والأشياء الأخرى ذات القيمة كالذهب والفضة والساعات والمجوهرات والآثار الفنية، ما عدا الاتفاق الصريح والكتابي عنها⁽²⁾.

ويجوز للناقل أن يشترط إعفائه من المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالأمتعة. وذلك لأن نقل الأمتعة لا يخضع للتنظيم القانوني الملزم لمسؤولية الناقل البحري، إذ أن هذا التنظيم خاص بنقل البضائع المثبت بسند شحن، ونقل الأمتعة لا يثبت عادة بسند شحن، بل بإيصال يسلمه الناقل للمسافر ويبين فيه عدد الأمتعة وطبيعتها. هذا فيما يتعلق بالأمتعة التي تسلم إلى الربان. أما فيما يتعلق بالأمتعة التي يحتفظ بها الراكب، فيجوز كذلك اشتراط الإعفاء من المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بها، لجواز الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية التقصيرية عن الأضرار المادية⁽³⁾.

⁽¹⁾ وفقاً لما نصت عليه المادة 846 من ق.ب.ج.

⁽²⁾ وفقاً لما نصت عليه المادة 846 من ق.ب.ج.

⁽²⁾ مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة و النشر، بيروت، بدون طبعة، ص327-328

الفرع الثانيمسؤولية الناقل البحري عن الحوادث الفردية(يجب إثبات خطأ الناقل)⁽¹⁾.

إذا كانت القاعدة الأساسية لإعفاء الناقل من المسؤولية هي أن يثبت أن الضرر يعود لسبب أجنبي، و أنه بذل الهمة الكافية في تنفيذ الالتزام المترتب على عقد النقل، إلا أن المسافر أيضا أن يثبت خطأ الناقل، وهذا ما تنتهي إليه عادة أغلب المنازعات التي أثيرت بصدد تنفيذ عقد النقل، لذلك فإن القضاء في فرنسا فيما يتعلق بالمخاطر التي تحيط بتنفيذ عقد النقل قد أظهر تشددا قبل الناقل لا يمكن تجاهله⁽²⁾.

والحادث الفردي هو ذلك الذي يتعرض له راكب معين: على سبيل المثال، الراكب الذي يتعرض لإصابة بسبب انزلاق على سطح السفينة. في مثل هذه الحالة، يجب على الضحية للحصول على تعويض إقامة الدليل بأن الناقل لم يبذل العناية اللازمة لضمان السلامة الكاملة للركاب⁽³⁾.

هذا الطرح يتم تفسيره وتبريره مع إقرار الحقيقة فيما يتمتع به الركاب على ظهر السفينة من حرية واسعة في التنقل، ذلك أنه السفر على سفينة، ولا سيما السياحي منها يتنقل الركاب بكثرة، يقومون بنشاطات عديدة، ويكونون محلا لعدة مواقف لا يتخذون فيها الحيطة اللازمة، وهذا ما يجعلهم الطرف المسئول عن الأضرار يتحملون عبئها، فإذا وقع في ممر أو في الدرج الذي يربط سطحا بآخر، فإن سبب الحادث نتج من باب أولى عن خطئه وليس خطأ الناقل، ولذلك فمن الطبيعي أن نفرض عليه إقامة الدليل على وجود خطأ في جانب الناقل إذا أراد الحصول على تعويض عن هذا النوع من الحوادث. ولكن هذا التحليل، في نظر الأستاذ بوناسيز (Bonassies) يجب أن يكون محلا للنظر⁽⁴⁾، في مثل هذه الحوادث الفردية، بالنسبة إلى هذا الكاتب، فإنه يجب التمييز بين حالتين: حالة ما إذا كان الحادث ناتجا عن عيب أو نقص أو خلل في تجهيز السفينة أو ناتجا عن وجود حالة إهمال من أعضاء طاقم السفينة. ففي الحالة الأولى، فإن

¹⁾ Les accident individuels : la faute du transporteur doit être prouvée.

⁽²⁾ عبد الرافع موسى، المرجع السابق، ص52.

³⁾ Philippe le Tourneau, droit de la responsabilité et des contrats, 6eme édition, ouvrage couronné par l'académie des science morales et politiques, Dalloz, 2006, p.914 alinéa 4483.

⁴⁾ P.Bonassies, la responsabilité de l'armateur de croisière, revue Scapel 1998, p.84.

الناقل قصر في التزامه في وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة، فيما يتعلق بجميع معدات⁽¹⁾. وهذا الالتزام الذي يخص سلامة معدات السفينة هو التزام بنتيجة، فيما يفرض على الناقل من الحرص على حفظ وصيانة السفينة، حيث تنص المادة 841 ق.ب.ج على أنه: "يتعين على الناقل أن يحفظ السفينة في حالة صالحة للملاحة وأن يزودها بشكل مناسب بالتسليح و التجهيز و المؤونة للسفرة المقصودة وأن يتخذ الإجراءات اللازمة لتأمين سلامة الركاب".

لذلك ففي حالة وقوع إصابة، فإن مسؤولية الناقل تقوم بقوة القانون، وليس للراكب إثبات خطأ الناقل، وأن عدم ال تنفيذ يفترض الخطأ في جانبه، أما في الحالة الثانية، فيجب إثبات خطأ تابعي الناقل لتجنيد مسؤولية الناقل⁽²⁾.

هذه التفرقة غير معمول بها من طرف القضاء، لأنه يعتبر وبدون أي مجال للبحث على أنه يجب إثبات الخطأ من طرف الركاب كشرط لقيام مسؤولية الناقل، ويمكننا الاستدلال ببعض الأمثلة مما صدر من القضاء الفرنسي من قرارات في هذا الخصوص:

حالة المسافر الذي فقد جزء من أصبعه بسبب غلق الباب المؤدي إلى أحد أسطح السفينة بقوة على يده اليسرى، فقد أصدرت المحكمة الابتدائية لتولون بتاريخ 15 جانفي 1966 قرارها في هذه القضية، بأنه يقع على الناقل التزام بوسيلة، يتطلب لقيام مسؤوليته الإثبات من طرف المدعي وجود خطأ صادر من الناقل، وبما أن هذا الأخير لم يقم بالإثبات بأن نظام غلق الأبواب لا يعمل بطريقة سليمة، أو وُجد فيها خلل، و غياب ذلك، فإنه لا يكون مجالاً إلا برفض الدعوى لعدم التأسيس.

المسافرة التي سقطت على ظهرها وهي تسحب بشدة الباب المفتوح من أجل غلقه لأنها لم تر أن الباب ظل مفتوحاً بواسطة مشبك أو قفل، كشفت المحكمة الابتدائية لمرسيليا بتاريخ 29 أفريل 1971 أن "عبء إثبات خطأ الناقل وعلاقة السبب و النتيجة

⁽¹⁾ المادة 36 من القانون الفرنسي الصادر بتاريخ 18 جوان 1966 المتعلق بعقود الاستئجار و النقل البحري المعدل و المتمم بالقانون رقم 1091/88. وتقابلها في ق.ب.ج نص المادة 841.

⁽²⁾ Laure Grach, les droits des passagers dans le transport maritime : l'incidence du droit de la consommation sur la protection des passagers, univ. de droit d'économies et des sciences d'Aix-Marseille, faculté de droit et de science politique, année universitaire 2003-2004, p.93.

مع الضرر الناجم يقع على عاتق المدعية...وجود السفينة في حالة جيدة وقوة الشدة المستمرة تستبعد وجود خلل، حيث لا يمكن للمدعية بأية طريقة برهنته⁽¹⁾.
أو حالة اختفاء مسافرة التي سقطت في البحر، قضت محكمة الاستئناف إكس-إن-بروفانس بتاريخ 20 جويلية 1988 بأن المستأنفون لم يقيموا الإثبات بأن الناقل قصر في التزاماته العامة لضمان سلامة المسافرين التي تعتبر التزام بوسيلة، وبما أنه لا يوجد أي دليل ثابت على أن السفينة لم تكن مجهزة بطريقة سليمة، فإن المستأنفين لم يقوموا أبدا بإثبات الخطأ في جانب الناقل أو أعضاء طاقم السفينة عندما وقع الحادث⁽²⁾.

وكذلك المسافرة الني وقعت ضحية انهيار السرير العلوي لحجرتها، كشفت المحكمة الابتدائية لمرسيليا بتاريخ 14 مارس 1995 أنه "يمكن تحليل هذا الالتزام باعتباره التزام حيطة وعناية وبالتالي فهو التزام بوسيلة، إذا يجب على الضحية إثبات خطأ الناقل...، وعدم وجود ذلك، لا يؤدي بالضرورة إلى إضفاء طابع الخطأ في مسؤولية الناقل أو أي أحد من تابعيه وبالتالي لا مجال لقيام مسؤوليته"⁽³⁾.
وما يمكن أن نستخلصه من هذه القضايا، بأنه كان من الصعب جدا على الراكب المتضرر إقامة الإثبات على وجود تسيير تقني سيء على السفينة، وبالتالي إثبات خطأ الناقل.

الحادث الناجم عن وجود حاجز غير طبيعي في سطح مدخله ليس ممنوعا على المسافرين⁽⁴⁾.

المسافرة التي جرفتها موجة أثناء العبور وأخذتها من القارة بجزيرة السين، اعتبرت محكمة الاستئناف ب ريناس بتاريخ 3 ماي 1971 أن الناقل هو المخطئ لأنه لم يسخر سوى شخص واحد للسهر على سلامة الركاب، وهذا كاف عندما يتعلق الأمر بضمان المرور بسينان البحرية بحكم طبيعتها، ولا يوفر أي سلامة لسكان الأرض غير المنضبطين وغير المبالين لأنهم في إجازة⁽⁵⁾.

¹⁾ TGI Marseille 29 Avril 1971, DMF1972, P.279.

²⁾ Laure Grach, op.cit, p.93.

³⁾ Ibid, p.94-95.

⁴⁾ La cour d'appel d'Aix en Provence 21 Juin 1985, DMF1986, p.763.

⁵⁾ La CA de Rennes le 3Mai 1971, DMF 1972, p.31.

ولكن في الحالات التي يكون فيها الحادث ناتجا عن خطأ الضحية، لا يتحمل الناقل أية مسؤولية . على أساس فيما يلتزم به الركاب من ضرورة توخي الحيطة والحذر لتفادي مختلف الأخطار. فعلى سبيل المثال، الراكب الذي وقع من على الدرج بسبب إهماله⁽¹⁾، المسافرة التي سقطت من سريرها عند النزول، وبما أنها لم تجد الصعوبة في استعمال السلم للصعود إلى السرير وبدون أن تحتاج الحصول على معلومات في مثل هذه الحالات، فإنه كان يجب عليها أيضا الانتباه عند النزول وأن تضع السلم بطريقة سليمة وهو ما لم تقم به⁽²⁾. وكذلك، حالة مسافرة التي أصيبت بسبب انزلاقها على سطح السفينة الذي تم شطفه للتو، على الرغم من وجود لافتات في مختلف أنحاء السفينة تشير إلى أوقات شطف الأسطح و توصي بأخذ الحيطة، بالإضافة إلى تمكن الركاب من الانتقال إلى المطاعم عبر ممرات داخلية⁽³⁾.

إذا كانت القاعدة الأساسية لإعفاء الناقل من المسؤولية هي أن يثبت أن الضرر يعود إلى سبب أجنبي، وأنه قد بذل الهمة الكافية في تنفيذ الالتزام المترتب على عقد النقل، إلا أن للمسافر أن يثبت خطأ الناقل، وهذا ما تنتهي إليه عادة اغلب المنازعات التي أثرت بصدد تنفيذ عقد النقل، لذلك فإن القضاء في فرنسا فيما يتعلق بالمخاطر التي تحيط بتنفيذ عقد النقل قد أظهر تشددا قبل الناقل لا يمكن تجاهله⁽⁴⁾.

ففي رحلة بحرية متجهة إلى جزيرة من جزر المحيط الأطلنطي في غرب الساحل الفرنسي انتزعت الأمواج القوية التي غطت مقدمة السفينة راكبة كانت تقف على مقدمة السفينة، مما أدى إلى غرقها، إلا أن ما هو معروف في هذه المنطقة أن أمواجها عالية و خطيرة، لهذا فقد قضت محكمة بـراست (Brest) بخطأ الناقل⁽⁵⁾، وألزمته بالتعويض مبينة أنه كان يتعين على الناقل في هذه المناطق أن يتخذ الاحتياطات بأن يأمر الركاب بالابتعاد عن ظهر السفينة ومقدمتها في مثل هذه المناطق التي يعرفها هو جيدا بأنها مناطق خطيرة، ومع ذلك لم تعوض المصاب تعويضا كاملا مسببة ذلك بأن المسافرة لم تلتزم بالتعليمات التي ذكرها القبطان في بداية الرحلة حيث

¹⁾ Trib.com Paris 6 Juin 1973, DMF 1973, p.749.

²⁾ Aix en Provence 5 décembre 1996.

³⁾ Paris 28 Juin 1995, Jurisdata n 022887.

⁴⁾ عبد الرافع موسى، المرجع السابق، ص 52.

⁵⁾ T.G.I.brest, 17juin 1970,DMF,1972, p.31.

يعد ذلك أيضا خطأ من ناحيتها. ولما لم يلق هذا الحكم قبولا من المضرور، فقد أقام استئناف أمام محكمة استئناف (Rennes) والتي قضت بمسؤولية الناقل كاملة عن الضرر، حيث قالت في حيثيات الحكم بأن الراكبة قد أتبعته التعليمات، إلا أن واقعات الدعوى قد أظهرت أن رائحة كريهة غير محتملة كانت تطبق على الممرات و الكبائن مما أضرها أي المسافرة إلى العودة والصعود إلى ظهر السفينة، ولم يكن يوجد على ظهر السفينة إلا ملاحا واحدا يقوم بمراقبة حركة الركاب وهو القدر الأدنى للرقابة في الظروف العادية⁽¹⁾.

ومن ذلك يتضح، لنا مدى الشدة التي انتهجتها محكمة استئناف (Rennes)، عندما تحققت من المخاطر التي يمكن أن تكتنف الرحلة البحرية في بعض الظروف⁽²⁾، ونكوث الناقل عن تنفيذ بعض التزاماته.

وترتبيا على ذلك فإنه يقع على عاتق الناقل أن يتخذ الاحتياطات اللازمة لمثل تلك الظروف التي قد تحيط بالرحلة البحرية حتى يؤمن سلامة الركاب في ظروف لا يستطيعون فيها حماية أنفسهم. ومن ثم تغدو حرية المسافر عبئا على الناقل في مثل هذه الظروف، وعليه أن يراعي ويراقب حركتهم في خلال ظروف ازدياد المخاطر، و يكون الناقل مسئولا عن عدم زيادة الاحتياطات في مثل تلك الظروف لأن التزامه، قد ازداد مع تلك الظروف، ومن ثم يعد مخطئا⁽³⁾.

وكذلك ذهب محكمة اكس (Cour d'Aix) عندما أدانت الناقل كليا الذي لم يتخذ الحيطة الكاملة لحماية مسافرة قامت بالعبور على قنطرة خشبية للدخول إلى السفينة بسبب حركة المياه التي أثرت على ثبات القنطرة، مما أدى إلى سقوط الراكبة. وفي ذلك تقول المحكمة:

« Il appartient au transporteur de prendre toutes mesures utiles pour assurer la sécurité de ses passagers et notamment de mettre à leur

¹⁾ « cet équipage, sans doute suffisant en régime normal quant il s'agit d'assurer le passage de quelque séans amarinsés par nature n'apporte aucune sécurité à des terriens indisciplinés par gout et insouciant du fait qu'ils sont en vacances. »

²⁾ يلاحظ أن الحوادث الفردية في مصر تكاد تغوص في الأعماق ويتم تسويتها عادة بالطريقة التي يراها الناقل .

³⁾ - حكم صادر من محكمة باريس الابتدائي . T.G.I. في نوفمبر 1969

disposition une passerelle de cordages ; ne l'ayant pas fait, il a manqué à son obligation de sécurité »⁽¹⁾.

أما فيما يتعلق بالقضاء في الجزائر، فقد استقر إن التزاما بسلامة المسافر هو التزام بتحقيق نتيجة، في ظاهره يقع على الناقل، فإذا أصيب الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل تقوم مسؤولية الناقل عن هذا الضرر بغير حاجة إلى وقوع الخطأ في جانبه. أما إذا تمكن الناقل من إثبات أن الضرر قد وقع نتيجة لسبب أجنبي كالقوة القاهرة وخطأ الغير وكذلك خطأ المسافر، فإن الناقل يعفى من المسؤولية⁽²⁾، على أنه يشترط في السبب الأجنبي بحالاته الثلاثة أن يكون مفاجئا وغير متوقعا ولا يمكن دفعه. ومن ناحية أخرى، خول المشرع للمضروب أو الضحية في عقد النقل إثبات خطأ الناقل الجسيم، حتى لا يتمسك الناقل بسقف مسؤوليته سواء عقدية أو تشريعية⁽³⁾. ولكن كيف يكون تأثير خطأ الضحية على مسؤولية الناقل؟ وهل المسافر الذي يقف على ظهر السفينة متمتعا بالهواء الطلق، أو المسافر الذي يقف على رصيف المحطة كلاهما حر طليق في حركته أم أن الناقل يقف له بالمرصاد يحدد حركته؟ فإذا كانت الإجابة بالنفي، وأنه ليس حر طليق، فإننا أمام التزام بتحقيق نتيجة. أما إذا قبلنا الواقع الذي يتضح منه أن المسافر حر طليق في الحالتين فإن التزام الناقل هو التزام ببذل عناية، ومن ثم يتعين على المسافر أن يقوم هو بنفسه بالاحتياط واليقظة لسلامة شخصه، ويترتب على ذلك أنه لو حدث ضرر للمسافر فإن ظاهر الأمر أن الضرر حدث بخطئه وليس بخطأ الناقل، ولكن يظل للمسافر حق إثبات أن الخطأ قد وقع من قبل الناقل أو تابعيه أما إذا كان المسافر جالسا في مكانه ولا يتمتع بحرية الحركة كالمسافر على ظهر إحدى الطائرات فإن مسؤولية الناقل تكون أشد، وذلك لأن التزامه سيكون ذا طبيعة أخرى وهو التزام بتحقيق نتيجة، وحتى يتخلص من هذا العبء يتعين عليه إثبات أن الضرر قد وقع نتيجة لخطأ المسافر⁽⁴⁾.

¹⁾ DMF1969.

²⁾ محمود جمال الدين زكي، المرجع السابق، ص 302.

³⁾ عبد الرافع موسى، المرجع السابق، ص 55-56.

⁴⁾ المرجع نفسه، ص 42-43.

هذا النقلب في وضع قاعدة ثابتة لتحديد التزام الناقل ناتج عن أن واقع تنفيذ عقد النقل بالنظر إلى طبيعة هذا النقل وموقع المسافر خلال التنفيذ غير ثابت، مما حدى بمحكمة النقض الفرنسية من العودة إلى أعمال هذه التفرقة ومن ثم اعتبار التزام الناقل بعد صعود المسافر هو التزام بتحقيق نتيجة، والتزامه قبل الصعود كالمسافر الواقف على رصيف المحطة أو الصاعد قبل قفل الأبواب هو التزام ببذل عناية⁽¹⁾.

وإذا كان ما سبق هو موقف القضاء، فإن المشرع الفرنسي قد اختلف، فقد ألقى بمسؤولية الحادث الذي يقع أثناء تنفيذ عقد النقل سواء خلال الصعود والهبوط على كاهل الناقل إذا لم يلتزم بتنفيذ الالتزامات التي يتطلبها عقد النقل، أو أنه أي الناقل قد ارتكب خطأ هو أو أحد تابعيه⁽²⁾، هذا الإلتزام الذي يقع على كاهل الناقل هو بذل العناية الكافية لتأمين سلامة المسافر. وترتبط على ذلك، تكون المسؤولية التي ألقى بها المشرع الفرنسي على عاتق الناقل مسؤولية تقوم على الخطأ واجب الإثبات، وكذلك الأحكام الخاصة بحقائب المسافرين.

وبهذا نجد أن مفهوم استقلال المسافر في الحركة هو الذي دفع المشرع الفرنسي للإلقاء بعبء الإثبات على عاتق المسافر⁽³⁾.

ولقد نهج القضاء الفرنسي ذات الطريق بصدد أن التزام الناقل بسلامة المسافر وذلك بالبحث عما إذا كان هناك دور إيجابي للمسافر في الحادثة، وأيضاً البحث عما إذا كان الناقل قد اتخذ الاحتياطات اللازمة للرحلة أم لا، والإجابة على هذه التساؤلات من قبل المحكمة تحدد في ذات الوقت مسؤولية كل من المسافر و الناقل، وهذا هو جوهر فكرة استقلال المسافر في الحركة. إذن هذه الفكرة تظل هي المضمون الحقيقي الذي دفع المشرع للتشديد من مسؤولية الناقل، وهي ذاتها أيضاً التي كانت ومازالت وراء التفرقة التي طبقها القضاء الفرنسي في حالات كثيرة⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ حكم النقض الفرنسي في 27/04/1976 منشور في jcp.1977 .

⁽²⁾ أنظر نص المادة الرابعة من اتفاقية بروكسل لعام 1961 .

⁽²⁾ عبد الرافع موسى، المرجع السابق، ص45.

⁽⁴⁾ عبد الرافع موسى، المرجع و الموضوع السابقين.

من ذلك مثلا حكم محكمة مرسيليا الذي أصدرته بصدد المسافرة على إحدى سفن السياحة لزيارة ميناء مرسيليا، وبجلوسها على إحدى المقاعد أرادت أن تقفل أحد أبواب الصالات الجالسة بها نظرا لشدة تيار الهواء، إلا أن المسافرة عند قفلها للباب جذبت قبضته بشدة، مما أدى إلى انفصال القبضة وسقوط المسافرة إلى الخلف على أرض السفينة، وظلت قبضة الباب بيدها بعد سقوطها، الأمر الذي وقف حائلا أمام انعقاد مسؤولية الناقل، لأن المحكمة قالت في حيثيات حكمها أن السفينة جديدة، وأن طاب المسافرة من الطاقم قفل الأبواب لا ينهض دليلا على مسؤولية الناقل، خاصة وأن السفينة كانت مازالت راسية على الرصيف، وأن الرحلة كانت قد بدأت في خلال شهر من شهور الصيف وهو جوان، الأمر الذي لا يبين العجلة من قفل الأبواب لأن المناخ في مثل هذا الشهر لا يعتبر قارصا بل هو جو الصيف ونسماته، وأن لهااب كان مثبت بجاذب خلفي، وكان يمكن للراكبة أن تفكر قبل شد الباب بقوة، الأمر الذي يجعل الناقل غير مسئول عن سقوطها، وفي ذلك تقول المحكمة:

« l'accident n'est du qu'a l'effort aussi violent qu'aveugle qu'elle a exercé sur la poignée, il résulte de la seule maladresse de la victime à l'exécution de toute faute de transporteur ».

ولقد نهجت محكمة باريس التجارية ذات الطريق ⁽¹⁾ عندما رفضت أن تعوض مسافرة أصيبت بسقوطها من سلم داخلي يربط ما بين كابينة المسافرة و صالون السفينة، وذلك لأن سور السلم اللولبي لم يمتد تحت يد المسافرة في أثناء نزولها، إذ أنها اعتقدت أن سور السلم الذي تضع يدها عليه دون النظر إليه مستمرا حتى النهاية، إلا أنه انتهى فجأة، مما أدى إلى سقوطها مدعية أن الناقل أخطأ لعدم وضعه لافتة تبين انتهاء سور السلم، إلا أن المحكمة رفضت طلب التعويض، مؤسسة ذلك على أن انقطاع سور السلم لا يشكل خطأ أو إهمالا من الناقل، وأن الحادثة كانت نتيجة إهمال المسافرة وعدم يقظتها. وانتهت إلى القول :

« les passagers ne sont pas des colis et doivent s'adapter aux caractéristiques des moyens de transports qu'ils choisissent. »

.Marseille ,29avril 1971, DMF.1972.278 ¹⁾ T.G.I.

ويتضح من خلال هذين المبدئين سألني الذكر أن استقلال المسافر في حركته يلعب دورا كبيرا في تحديد أساس مسؤولية الناقل، إلا أن النظر إلى الواقع يقتضي نظرة مجردة عن مصالح الأطراف، الأمر الذي تجاهلته النصوص مما أفسح المجال للقضاء كي لا ينظر إلا للبحث عن خطأ الناقل لا البحث عن مدى التزامه بطريقة مجردة، الأمر الذي يبين مدى التشدد في مسؤولية الناقل إذا كانت الظروف قد أشارت إلى تقاعس الناقل في محافظته على تنفيذ التزام السلامة.

أما القضاء المصري فقد اتضح أنه أكثر تشددا من قرينه الفرنسي في عقد مسؤولية الناقل ولكنه متساهل في إعفائه، إذ تتعد هذه المسؤولية لمجرد أن يكون الحدث قد وقع أثناء تنفيذ عقد النقل، وفي ذلك تقول محكمة النقض المصرية: من المقرر في قضاء هذه المحكمة أن عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق الناقل التزاما بضمان الراكب، وهو التزام بتحقيق غاية. فإذا أصيب الراكب بضرر أثناء تنفيذ عقد النقل تقوم مسؤولية الناقل عن هذا الضرر بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ في جانبه، ولا ترتفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت هو -أي الناقل- أن الحادث نشأ عن قوة قاهرة أو عن خطأ الراكب المضرور أو عن خطأ من الغير⁽¹⁾.

إلا أنه يشترط في السبب الأجنبي -القوة القاهرة، خطأ الغير أ و خطأ المضرور- ألا يكون في مقدور الناقل توقعه أو تفاديه، وأن يكون هذا الخطأ وحده هو الذي سبب الضرر للراكب، وهنا تكمن فكرة دور المسافر المتمثل في خطئه.

أما المشرع المصري فإن نصوص القانون البحري قد اتخذت جانب الشدة ظاهريا، فلقد نصت المادة 256 من القانون البحري الجديد (1990/8) على أن: يسأل الناقل عما يحدث من ضرر بسبب وفاة المسافر أو ما يلحقه من إصابات بدنية إذا وقع الحادث الذي نشأ عنه الضرر خلال تنفيذ عقد النقل. ولقد حددت الفقرة من ذات المادة المقصود بفترة تنفيذ عقد النقل: ويعد الحادث واقعا خلال تنفيذ عقد النقل إذا وقع أثناء السفر أو أثناء صعود المسافر إلى السفينة في ميناء القيام أو نزوله منها في ميناء الوصول أو في ميناء متوسط أو أثناء المدة التي يكون فيها المسافر في حراسة الناقل قبل صعوده إلى السفينة أو بعد نزوله منها.

⁽¹⁾ نقض مصري في 1979/3/7 رقم 784.

ورغم هذه الشدة التي اتسم بها النص المصري في ظاهره، إلا أن المادة قد أوقفت مفعول هذه الشدة عندما أعفت الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن وفاة الراكب أو إصابته ترجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه، ومفهوم السبب الأجنبي مفهوم واسع، يضاف إلى ذلك تداخل الأسباب في كثير من الحالات.

وبذلك فإن خطأ الراكب أو المسافر يعود مرة أخرى ليشكل حجر الزاوية في تحديد مصدر الضرر ومن ثم عودة إلى معيار حرية واستقلال الراكب، وتأييدا لذلك نضرب مثالين على تحديد فترة تنفيذ العقد التي تشمل فترة صعود ونزول المسافر" كما إذا استقبل تابعو الناقل المسافر عن د باب ميناء القيام وتولوا نقلهم في قوارب إلى السفينة خارج الميناء، أو اقتضى الأمر تغيير السفينة في ميناء متوسط وتولى الناقل نقل المسافرين إلى السفينة الأخرى. آية ذلك أن يقوم الناقل بإشراف على عملية الصعود والنزول، أي أن المسافر يكون تحت إشراف وعناية الناقل، أما إذا تخلف هذا الجانب- وهو الإشراف على حركة المسافر- فإننا سنجد أمامنا فراغا تشريعيا يستدعي العودة إلى القواعد العامة في تحديد طبيعة التزام الناقل في هذه الحالة، ومن ثم يتعين على المضرور إثبات خطأ الناقل⁽¹⁾، هذا ما سنعالجه فيما يلي:

إن خطأ الضحية، يطرح نظام المسؤولية وإعفاء الناقل منها، ويقتضي الأمر

التمييز بين حالتين:

والحالة الأولى، هي الحالة التي يكون فيها خطأ الضحية السبب الوحيد للإصابة الجسمانية: وبالتالي لا يمكن إقامة مسؤولية الناقل إلا إذا كان خطأ الضحية يندرج ضمن مفهوم الخطأ المفترض.

وأما الحالة الثانية، وهي التي يكون فيها خطأ الضحية السبب الجزئي لإصابته الجسمانية، فإن مسؤولية الناقل عنها تكون مجزئة وإعفاءه منه جزئي أيضا. وفي كلتا الحالتين، فإن إثبات خطأ الضحية يقع على الناقل⁽²⁾.

⁽¹⁾ عبد الرافع موسى، المرجع السابق، ص. 48-49-50.

أنظر: ⁽²⁾

Mohammed El Mariky, op.cit, p.129-130.

وبالرجوع إلى نص المادة 05 من اتفاقية بروكسل لسنة 1961 تنص على ما يلي: "إذا أثبت الناقل أن وفاة المسافر وإصابته الجسمية قد نتجت عن أو بسبب خطأ أو إهمال المسافر، فإنه يجوز للمحكمة أن تعفي الناقل كلياً أو جزئياً من المسؤولية طبقاً لأحكام قانونها" وهو نفس الحكم في اتفاقية أثينا لسنة 1974 في نسختها غير معدلة في نص المادة 06 منها⁽¹⁾ وتعبير عنه بالخطأ المساند.

وما يستخلص من نص المادة أنها تجعل الأمر محلاً للسلطة التقديرية لقاضي المحكمة المعروضة عليه القضية وفقاً لأحكام قانونها، كما أنها في الحقيقة تطبيق لقواعد القانون العام، ففي الحالة التي تكون فيها مسؤولية الناقل مقامة على الخطأ المفترض في جانبه، أو الحالة التي يدفع فيها قرينة الخطأ الواقعة عليه، بالإثبات على عدم ارتكابه لأي خطأ فإنه يمكنه إثبات خطأ الضحية للإعفاء من المسؤولية. أما إذا كانت مسؤولية الناقل على أساس الخطأ الثابت، يمكن للناقل أن يقوم بإمكانية الإثبات بطريقة مباشرة لخطأ الضحية بدون أن يبقى مكتوف الأيدي وينتظر قيام الضحية أو ذوي حقوقه إقامة الدليل.

ونجد هنا حكماً مماثل عن مبدأ الإعفاء الذي يمكن أن يستفيد منه الناقل كما في حالة خطأ الشاحن، والذي يعتبر من حالات إعفائه من المسؤولية وفقاً لما جاءت به الاتفاقية الدولية بروكسل لسنة 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن⁽²⁾. غير أنه يعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبت أنه قام هو و تابعوه باتخاذ التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر، أو أنهم لم يكن في استطاعتهم اتخاذ هذه التدابير. ومن ثم لا يكون أمام المسافر إلا إثبات خطأ الناقل، أو أن يقوم هذا الأخير بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه كأن يثبت خطأ المسافر، ونضرب لذلك مثلاً كما إذا تعرضت السفينة أثناء السفر لعاصفة عاتية ألقت بها على الصخور فاستولى الذعر على أحد

⁽¹⁾ تنص هذه المادة على أنه: "الخطأ المساند. إذا أثبت الناقل أن خطأ أو إهمال الراكب قد تسبب أو أسهم في وفاتها وفيما لحق به من إصابات جسمية أو ما لحق بأمتعته من فقد أو ضرر فإن من حق المحكمة التي تنظر في الدعوى أن تبرأ الناقل كلياً أو جزئياً من مسؤوليته وفقاً لقانون تلك المحكمة".

⁽²⁾ Mohammed El Mariky, op.cit, p.129.130.

المسافرين وألقى بنفسه في البحر قبل أن يفقد الربان الأمل في إنقاذ السفينة ويأمر بإنزال المسافرين إلى قوارب النجدة⁽¹⁾.

الفرع الثالث

مسؤولية الناقل البحري عن الحوادث الجماعية (خطأ الناقل مفترض)

ونعرض في هذا الصدد، لحادثتين:

حادثه العبارة هيرالد أو ف فري انتربرايز (Herald of Free Enterprise) في 06 مارس 1987، وفي رحلتها من بلجيكا إلى المملكة المتحدة، غرقت بعد مدة قصيرة من إقلاعها من الميناء، وقد كان على متنها 500 راكب راح ضحيته 193 شخص. بعد القيام بإجراءات التحقيق تبين أن السبب يكمن في إبقاء الأبواب الأمامية للعبارة مفتوحة، فقد غرقت في خلال 90 ثانية وهي مغادرة للقناة البحرية، إضافة إلى الشحن الزائد وغير المتوازن. وعلى إثر هذه الحادثة، تم إيقاف ربان السفينة، وإيقاف مساعده لمدة سنتين، كما تم الحكم من طرف وزارة النقل البحري البريطانية على الشركة المالكة للعبارة ب: 100 ألف جنيه غرامة مالية. وهي ثاني أكبر حادثة من حيث الضحايا بعد حادثة التيتانيك. وتم على إثرها تعزيز إجراءات السلامة المعمول بها في دول العالم، وذلك من خلال تزويد كابينة الربان بآلات إلكترونية تمكنه من مراقبة و التأكد من غلق الأبواب الأمامية⁽²⁾.

حادثه العبارة ليستوني (l'Estonia) في 27 سبتمبر 1994، متجهة إلى ميناء استوكهلم ومعها 989 شخص و 32 سيارة وشاحنة. تعرضت السفينة في بحر البلطيق إلى حالة جو سيئة. على الساعة الواحدة صباحا، تلقت السلطات البحرية الفنلندية رسالة إنذار. وفي دقائق متعددة غرقت العبارة ليستوني، و قد تم إنقاذ 138 شخص وتسجيل 850 ضحية. أثبت التحقيق وجود تسرب للمياه إلى السفينة عن طريق الأبواب الأمامية التي لم يتم إحكام غلقها أمام قوة الأمواج، في الوقت الذي كان فيه من الضروري المراقبة المستمرة للأبواب الأمامية و الخلفية كذلك⁽³⁾.

⁽¹⁾ عبد الرافع موسى، المرجع السابق، ص 49-50.

⁽²⁾ Laure Grach, op.cit, p.25-26.

⁽³⁾ Ibid, p.30.

يندرج الحادث الجماعي ضمن إحدى الأسباب التالية: الغرق، التصادم، الانفجار، الحريق، أو أي حادث مفاجئ آخر. إن مثل هذه الحوادث المذكورة أعلاه، لا تنسب إلى الضحايا، ولهذا السبب، أنه في مثل هذه الحالة، فإن خطأ الناقل أو تابعيه مفترض وليس للراكب إثبات خطأ الناقل، وهي قرينة بسيطة تسقط بإثبات العكس، بمعنى أنه يستطيع الناقل التخلص من مسؤوليته إذا أثبت أن الحادث لا ينسب إليه أو إلى تابعيه، وهي الأحكام التي نصت عليها كل من المادة الرابعة من اتفاقية بروكسل لسنة 1961 وكذلك نص المادة 3/3 من اتفاقية أئينا لسنة 1974⁽¹⁾.

فعندما تكون الملاحة البحرية مثلاً محاطة بمخاطر أكبر في مرحلة من مراحلها فإن على الناقل أن يزيد من احتياطات وضمانات السلامة، حتى أنه يتعين عليه في بعض الحالات أن يجبر المسافرين على الالتزام بهذه الاحتياطات، وترتبط على ذلك فإن مسؤولية الناقل في مثل هذه الحالات تكون أشد مما يمكن أن تكون عليه في الحالات العادية⁽²⁾، حيث أنه في حالة غرق السفينة، التصادم، جنوحها، انفجار داخلي، أو في حالة الحريق ويضيف النص الفرنسي وكذلك كل كارثة كبرى⁽³⁾، ففي كل هذه الحالات يكون الناقل مسؤولاً مبدئياً عن كل الأضرار التي تلحق بجسم المسافر، لهذا فإن الكارثة الجماعية لا يتصور معها أن الخطأ يعود إلى المسافر بل إلى الناقل سواء تعلق الأمر بقيادة السفينة أو طريقة بنائها أو تجهيزها، لأن الناقل يتمتع بسلطات كافية لتأمين سلامة المسافرين بصفة جماعية⁽⁴⁾.

¹ Martine Remond Guilloud, Droit maritime, édition A .Perdone, 1988, p.419-420.

⁽²⁾ يراجع نص المادة 2/4 من معاهدة بروكسل 1961.

⁽³⁾ نص المادة 38 من القانون الفرنسي الصادر بتاريخ: 18 جوان 1966 الخاص بعقود الاستئجار و النقل البحري،

المعدل بالقانون رقم 1292/86 القانون رقم 88-1091:

Art.38. « le transporteur est responsable de la mort ou des blessures des voyageurs causées par naufrage, abordage, échouement, explosion, incendie ou tout sinistre majeur , sauf preuve, à sa charge, que l'accident n'est imputable ni à sa faute , ni à celle de ses préposés ». Olivier Ca Char, code maritime, les contrat, le transport des passagers, édition .2006(1^{er} janvier 2006) Larcier, p.268

⁽⁴⁾ مقال للعميد روديير : doyen Rodier , D.M.F.1967.326.

لقد خلى القانون الجزائري كلية من نص يشدد من مسؤولية الناقل البحري إذا وقع حادث جماعي وأصيب فيه عدد كبير من المسافرين، ومن ثم فإن القواعد العامة في مسؤولية الناقل، هي ذات القواعد التي تطبق في حالتي الضرر الفردي أو الضرر الجماعي. أما القوانين الأجنبية فنجد أنها فرقت بين حالتين، حيث أُلقت على كاهن الناقل في حالة الضرر الجماعي بمسؤولية أشد من حالة الضرر الفردي، وذلك بأن جعلتها مسؤولية مفترضة أو بقوة القانون دون البحث فيما إذا كان الناقل قد ارتكب خطأ أم لم يرتكب(1).

أما الإتفاقية الدولية بروكسل لعام 1961 فإنها تجعل من خطأ الناقل أمراً مفترضا في حالة غرق السفينة، وكذلك اتفاقية أثينا. إلا أن تأسيس مسؤولية الناقل في مثل هذه الحالات يعد تخفيفاً لهذه المسؤولية إذ يكفي في مجال تطبيق الاتفاقيات سالفة الذكر أن يثبت الناقل أنه لم يرتكب خطأ، وهذا لا يعد كافياً وخاصة تلك التي تتعلق بالضرر الجماعي.

يترتب على ما تقدم أن مسؤولية الناقل في القانون البحري تقوم على الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس، وذلك بإثبات السبب الأجنبي أو إثبات أنه لم يرتكب خطأ وأنه بذل العناية الكافية لتنفيذ التزامه بالنقل(2).

(1) المادة 38 من القانون الفرنسي، سبق الإشارة إليها.¹

(2) عبد الرافع موسى، المرجع السابق، ص 57-58.

المطلب الثاني

مجال انتفاء مسؤولية الناقل البحري

بعد أن تبين لنا المجال الإيجابي الذي تحي فيه مسؤولية الناقل البحري ويتحقق خلاله الإخلال بالالتزامات الملقاة على عاتقه، نتعرض الآن إلى نظيره السلبي الذي تنتفي فيه هذه المسؤولية وتندثر من خلال الوسائل المخولة للناقل البحري لدفعها. فيستطيع الناقل أن يدفع مسؤوليته في دعوى التعويض عن الإخلال بالتزام ضمان سلامة الراكب أو المسافر إذا كانت الحادثة نتيجة سبب أجنبي، سواء كان قوة قاهرة أو حادثاً فجائياً، أو فعل الغير، أو خطأ المسافر نفس ه، إذا كان السبب الأجنبي هو السبب الوحيد للحادث.

كما أن دعوى المسؤولية عن الإخلال بالتزام ضمان السلامة تخضع للتقادم، وإذا انقضت مدة التقادم، فإنه يكون في استطاعة الناقل أن يدفع دعوى المسؤولية بالتقادم.

الفرع الأول

السبب الأجنبي

ذكرنا أن الإلتزام بسلامة الراكب أو المسافر محله تحقيق غاية، وليس مجرد بذل عناية. وهذه الغاية التي يلتزم الناقل بتحقيقها هي منع وقوع الحادثة ويكون الناقل مخلاً بالتزامه بضمان سلامة الراكب أو المسافر بمجرد حدوث الإصابة، لأنه ملتزم بتوصيل الراكب أو المسافر سليماً معافى إلى جهة الوصول. وتقوم مسؤولية الناقل حالة إصابة الراكب أو المسافر. وهي مسؤولية عقدية، لا يستطيع التخلص منها إلا إذا أقام الدليل على رجوع الحادث إلى سبب أجنبي لا يد له فيه، قوة قاهرة أو حادث فجائي، أو فعل الغير، أو خطأ المسافر نفسه⁽¹⁾.

⁽¹⁾ عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، المجلد الثاني، ص. 1133، رقم 546. جمال زكي، الوجيز في نظرية الالتزام، رقم 194، مشكلات المسؤولية المدنية، المرجع السابق، ص. 239، رقم 45. محمد عمران، المرجع السابق، ص. 218.

وسوف نعرض لدراسة السبب الأجنبي الذي يدفع مسؤولية الناقل فيما يلي:

أولاً : القوة القاهرة أو الحادث الفجائي:

لا فرق بين مصطلحي القوة القاهرة و الحادث الفجائي (force majeure) ou cas

(fortuit) فهما مترادفان يدلان على معنى واحد، والتمييز بينهما لا يقوم على أساس صحيح. وهذا هو الرأي السائد لدى جمهور الفقه وعليه ينعقد إجماع القضاء⁽¹⁾.

و يشترط فيما يعتبر حادثاً فجائياً أو قوة القاهرة ما يشترط في كل سبب أجنبي لا يد للشخص فيه أي أنه يشترط الآتي:

1- أن تكون القوة القاهرة أو الحادث الفجائي غير ممكن التوقع:

فيجب أن يكون الحادث غير مستطاع التوقع لا من جانب المدعي عليه فقط، بل من جانب أشد الناس حيطة و يقظة. فمعيار إمكان عدم التوقع موضوعي لا ذاتي، لا يكفي فيه بالشخص العادي. ويجب أن يكون عدم التوقع مطلقاً وليس نسبياً.

وأما عن الوقت الذي يجب أن يتوافر فيه شرط عدم توقع الحادث فهو في المسؤولية العقدية وقت إبرام العقد. وإذا توافر شرط عدم إمكان التوقع وقت التعاقد، فإن توقعه بعد التعاقد وقبل التنفيذ لا ينفي توافر هذا الشرط، ذلك أن العبرة في توافره بوقت التعاقد. أما في المسؤولية التصويرية فيكون عدم التوقع وقت وقوع الحادث ذاته⁽²⁾.

2- أن تكون القوة القاهرة أو الحادث الفجائي مستحيل الدفع: فيجب أن يكون دفع

الحادث أمراً مستحيلاً، فإذا أمكن دفعه فإنه لا يعد من قبيل القوة القاهرة أو الحادث الفجائي حتى ولو استحال توقعه. ومعيار استحالة دفع الحادث موضوعي-أيضاً-لا ذاتي. ويجب أن يكون من شأن الحادث أن يؤدي إلى استحالة تنفيذ المدين للالتزامه، ويجب أن تكون هذه الاستحالة مطلقة أي بالنسبة إلى أي شخص يكون في موقف المدين. ويستوي أن تكون استحالة تنفيذ الالتزام استحالة مادية أو أن تكون معنوية. وقد عرف القضاء القوة القاهرة أو الحادث الفجائي بأنه الأمر الذي لم يكن ممكناً توقعه ولا

⁽¹⁾ السنهوري، المرجع السابق، ص. 586، 1225، ومحمد عمران، ص. 218. وقد ذهب جانب من الفقه إلى أن القوة

القهرية هي الحادث الذي يستحيل دفعه أما الحادث الفجائي فهو الحادث الذي لا يمكن توقعه.

⁽²⁾ عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص. 1228، رقم 588.

تلافيه ومن شأنه أن يجعل الوفاء بالتعهد مستحيلا، كما عرفه بأنه حادث مستقل عن إرادة المدين ولم يكن في وسعه توقعه أو مقاومته.

واستخلاص توافر شرطي عدم إمكان التوقع و استحالة دفع الحادث مسألة موضوعية تستقل بها محكمة الموضوع من واقع أوراق الدعوى و قرائن الأحوال.ويقع على عاتق المدين إثبات القوة القاهرة أو الحادث الفجائي الذي جعل تنفيذ التزامه مستحيلا.

ثانيا : خطأ المسافر أو الراكب:

إلتزام الناقل بضمان سلامة المسافر هو -كما ذكرنا- التزم بتحقيق غاية.وقد

ذكرنا أن القوة القاهرة أو الحادث الفجائي تدفع مسؤولية الناقل عن الإخلال بالالتزام بالسلامة في عقود نقل الأشخاص، كما أن خطأ المسافر أو الراكب نفسه لا يعفي الناقل كلية من المسؤولية إلا إذا توافر فيه شرطا السبب الأجنبي، عدم إمكان التوقع و استحالة دفعه. فضلا عن رجوع الإصابة إلى فعل المسافر أو الراكب وحده. وقد اعتاد القضاء الفرنسي في أحكامه على ترديد عبارة يصف بها فعل المسافر أو الراكب الذي يتسبب بفعله في إحداث الإصابة وهي بأن كان فعل المسافر أو الراكب السبب الوحيد في الضرر.ذلك أن خطأ الضحية يكون أحد أسباب إعفاء الناقل إذا كان هذا لم يستطع توقعه أو منعه وتبعاً لهذا يتخلص الناقل من المسؤولية إذا نجح في إقامة الدليل ليس فقط على ارتكابه خطأ مهما كان بسيطاً، بل وكذلك أن الضحية كان قد ارتكب إهمالاً أو عدم احتياط، وكان السبب الوحيد في الضرر، ولم يكن في مقدوره أن يدفعه.

ولهذا لا يخرج الخطأ الصادر من الشخص المتضرر عن كونه سبباً عاماً من أسباب الإعفاء من المسؤولية.وبالتالي سوف يطبق القاضي المادة 127 من القانون المدني والتي تعدد بعض حالات السبب الأجنبي ومنها خطأ المضرور⁽¹⁾، والمادة 176 التي تعفي المدين التعاقدية من المسؤولية إذا ثبت أن استحالة تنفيذ الإلتزام قد نشأت عن

(1) المادة 127: "إذا أثبت الشخص أن الضرر نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ...أو خطأ صدر من المضرور... كان غير ملزم بالتعويض."

سبب أجنبي عنه⁽¹⁾، وكذا المادة 177 التي تقرر أثر خطأ المضرور على نسبة الإعفاء التي سوف يتمتع بها الناقل⁽²⁾.

وعليه إذا كان الضرر يجد مصدره في خطأ المضرور وحده كأن يلقي المسافر بنفسه من السفينة بغية الانتحار، أو كان الخطأ يستغرق خطأ الناقل، انتفت بذلك مسؤولية هذا الأخير ويستغرق خطأ المضرور خطأ الناقل إذا كان الخطأ متعمدا من جانب الأول أو بلغ حدا من الجسامة، أو متى كان خطأ الثاني مجرد نتيجة لخطأ المضرور أو مترتبا عنه.

أما إذا كان خطأ المضرور قد ساهم مع خطأ الناقل البحري في إحداث الضرر دون أن يستغرق أحدهما الآخر، فنكون بصدد الخطأ المشترك، إذ يتعين على القاضي في هذه الحالة الحكم بتوزيع المسؤولية بنسبة مساهمة خطأ كل منهما في إحداث الضرر. وبمعنى آخر يكون للضرر في هذا الفرض سببين فيترتب على ذلك تقسيم المسؤولية بين الناقل و الضحية اعتمادا على جسامة وإسهام خطأ كل منهما في وقوع الضرر، فلا تنتفي مسؤولية الناقل كلية و لا المتضرر من التعويض الكامل عن الضرر الذي لحقه، وتلك مسألة تقدرها محكمة الموضوع⁽³⁾. وفي حالة تعذر تحديد نسبة مساهمة كل خطأ في إحداث الضرر، يكون توزيع المسؤولية بين المضرور و الناقل بالتساوي.

ويشترط لكي يكون خطأ الضحية معفيا للناقل البحري من المسؤولية كلية أو مخففا منها أن تتوافر فيه عناصر السبب الأجنبي، أي أن لا يكون بإمكان الناقل توقعه لفعل المصاب وأن لا يكون بإمكان تفاعله أو دفعه، وبمعنى آخر أن يكون المصاب وهو بالضرورة شخص عاقل قد أتى تصرفا شاذا و غير مألوف لم يكن منتظرا من طرف الناقل، ولم يستطع بالنتيجة توقعه. ولكن هل يمكن للناقل البحري في حالة هلاك المسافر التمسك بخطأ هذا الأخير لدفع مسؤوليته اتجاه ورثته؟.

⁽¹⁾ المادة 176: "إذا استحال على المدين أن ينفذ الالتزام عينا حكم عليه بتعويض الضرر... ما لم يثبت أن استحالة التنفيذ نشأت عن سبب لا يد له فيه."

⁽²⁾ المادة 177: "يجوز للقاضي أن ينقص مقدار التعويض أو لا يحكم بالتعويض إذا كان الدائن بخطئه قد اشترك في إحداث الضرر أو زاد فيه."

⁽³⁾ عبد الستار التليلي، المرجع السابق، ص.124، علي سليمان، نظرات قانونية مختلفة، ص.254.

يرى جانب من الفقه أن الأمر يتوقف على كيفية مباشرة ورثة المضرور لدعوى التعويض، فإن كان رافعوا الدعوى قد استعملوا اسم وحق المضرور، فإن الناقل البحري يستطيع أن يتمسك في مواجهتهم بخطأ المصاب لدفع مسؤوليته عن الأضرار، بينما إذا استند رافعوا الدعوى في مطالبتهم للناقل البحري على ما لحقهم من أضرار نتيجة للوفاة أو الإصابة، سواء أكانت أضرار مادية أو أدبية، فإنه من المستقر عليه فقها أن المسئول عن الضرر لا يمكنه التمسك بخطأ المضرور إلا باعتبار هذا الأخير من قبيل الغير بالنسبة للناقل في مواجهة رافعي الدعوى⁽¹⁾.

ثالثا : فعل الغير :

يشترط لإعفاء الناقل من المسؤولية عن الإخلال بالالتزام بسلامة المسافرين أو الراكب في حالة حدوث الضرر بفعل الغير أن يكون فعل الغير غير متوقع، ولم يكن في الوسع دفعه، فضلا عن أن يكون فعل الغير هو السبب الوحيد في إحداث الضرر. ووفقا للقواعد العامة فإن الغير يكون مسئولا وحده، إذا نعت فعله بالخطأ، أما إذا لم يكن خطأ، فإنه يكون من قبيل القوة القاهرة أو الحادث الفجائي⁽²⁾، وتبقى المسؤولية كاملة على عاتق الناقل عن إخلاله بالتزامه بسلامة المسافرين أو الراكب إذا كان فعل الغير يمكن توقعه، أو استطاع دفعه، أو اقترن به خطأ الناقل أو تابعيه وإذا كان فعل الغير خطأ فإنه يجوز للناقل أن يرجع عليه بجزء من التعويض الذي يؤديه للمضرور. وقد تشدد القضاء الفرنسي في تقدير صفتي السبب الأجنبي في فعل الغير، فإنه يجب أيضا أن يكون فعل الغير هو السبب الوحيد للضرر.

وخلاصة ما تقدم أن القضاء متشدد في تقدير السبب الأجنبي الذي يعفي الناقل من المسؤولية، سواء كان هذا السبب قوة القاهرة أو حادثا فجائيا، أو خطأ المسافر أو الراكب نفسه، أو فعل الغير. وفضلا عن التشدد الذي يبديه القضاء في توافر عنصري السبب الأجنبي، عدم توقع السبب الذي أحدث الضرر و استحالة دفعه، يتطلب القضاء أن يكون السبب الأجنبي هو الذي يرجع إليه الضرر وحده.

1

(أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص.349، أنيس الأسيوطي، ص.524.

(السنهوري، المرجع السابق، ص.1251، رقم 597، جمال زكي، المرجع السابق، ص.263، رقم 45. 2

إذا ما أخل الناقل البحري بتنفيذ التزاماته التي يلقيها عليه عقد النقل، وترتب عن هذا الإخلال ضرر أصاب الراكب، فإن المسلك الطبيعي الذي يتبعه هذا الأخير أو ورثته من أجل الحصول على تعويض قد يجبر ما حاق بهم من ضرر هو اللجوء إلى القضاء، وذلك من خلال دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري.

دعوى المسؤولية المدنية التي يقيمها المضرورون من جراء الحوادث التي تقع للركاب و المسافرين أثناء عملية النقل أساسها الإلتزام بضمان سلامة الراكب أو المسافر، وهو أحد الإلتزامات المترتبة على عقد النقل. وتطبق على هذه الدعوى قواعد المسؤولية العقدية بصفة عامة. ونظرا لأن الإلتزام بضمان سلامة الراكب أو المسافر كان ثمرة جهد كبير و متواصل من القضاء و الفقه بغية تحقيق أكبر قدر من الحماية لهذه الفئة من ضحايا حوادث النقل البحري، فإنه يتعين علينا ونحن بصدد دراسة هذه الدعوى أن نعرض لتعيين طرفيها ونعرض لتحديد نطاق التعويض ثم نعرض لدراسة أحكام التقادم و التأمين.

المطلب الأول

أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري.

ترفع الدعاوى المتولدة من عقد نقل المسافرين وأ متعتهم في التقنين البحري الجزائري أمام الجهات القضائية المختصة وفقا لقواعد القانون العام، وعلى الصعيد الدولي وفقا للقواعد المقررة في الاتفاقيات الدولية التي تكون الجزائر طرفا فيها⁽¹⁾. وفي حالة حدوث إصابة جسيمة لمسافر يجب أن يبلغ الناقل كتابة بهذه الإصابة في مدى خمسة عشر يوما من تاريخ نزوله من السفينة، وإذا لم يتقيد المسافر بهذا الشرط،

⁽¹⁾ وفقا لنص المادة 855 من ق.ب.ج. في هذا الصدد نجد أن اتفاقية أثينا لسنة 1974 تجيز رفع الدعاوى الناشئة في ظلها أمام إحدى الجهات القضائية التي يتفق الأطراف على عرض الدعوى أمامه، وبمجرد أن تتم المرافعة، أمام الجهة القضائية المختصة، فإن قاضي الموضوع يبحث في ما إذا كانت شروط الدعوى المؤسسة في مواجهة الناقل تم تجسيدها واحترامها على أحسن وجه.

يعد إلا في حالة ثبوت العكس، نازلا من السفينة سالما ومستلما أمتعته في حالة جيدة⁽¹⁾. كما أن الدعوى الخاصة بالتعويضات عن الإصابة الجسيمة للمسافر لا يجوز رفعها إلا بواسطة أو نيابة عن المسافر⁽²⁾.

تقضي الاتفاقية الدولية بروكسل لسنة 1961، بعدم جواز رفع دعوى المسؤولية في حالة وفاة الراكب إلا وفقا للأوضاع والحدود المقررة في هذه الاتفاقية فلا يجوز أن ترفع الدعوى الخاصة بالتعويضات في حالة وفاة المسافر إلا بواسطة ممثليه الشخصيين أو ورثته أو من يعولهم وبشرط أن يكون أولئك الأشخاص مسموح لهم برفع الدعوى طبقا لقانون المحكمة التي تنظر القضية⁽³⁾.

حددت نص المادة العاشرة من بروتوكول سنة 2002 المعدل لاتفاقية أثينا، المحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية بطريقة يبين فيها أن هذه الاتفاقية قد توخت التوسعة على الضحايا من المسافرين وورثتهم.

إذ قررت نص المادة السابقة المعدلة لنص المادة 17 من الاتفاقية الدولية أثينا في نسختها الأصلية أن على المدعي أن يرفع دعوى المسؤولية أمام محكمة تقع بالضرورة على إقليم إحدى الدول أطراف اتفاقية أثينا، وفي إطار القانون الداخلي لهذه الدولة ومتى تحقق هذا الشرط، فإن له طبقا لما يختار، أن يرفع الدعوى أمام محكمة دولة الإقامة الدائمة أو مكان العمل الرئيسي للمدعى عليه أو محكمة دولة المغادرة أو الجهة المقصودة وفقا لعقد النقل، أو محكمة الدولة التي يتخذها المدعي موطنًا أو مقرا دائما له، إذا كان للمدعي عليه فيها مقر عمل وكان خاضعا للولاية القضائية في تلك الدولة أو محكمة الدولة التي أبرم فيها عقد النقل إذا ما كان للمدعى عليه فيها مكان عمل ويخضع لولايتها القضائية في تلك الدولة.

⁽¹⁾ المادة 11 من اتفاقية بروكسل لسنة 1961 والمادة 851، 852 من ق.ب.ج. والمادة الخامسة عشر من تذكرة المسافرين و السيارات كما جاءت بها المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين بأن: " كل ضرر قد مس بشخص المسافر، فعلى هذا الأخير أن يقدم للمؤسسة ضمن رسالة موصى عليها مع إشعار بالاستلام وذلك في أجل 15 يوما بعد تاريخ النزول، في حالة عدم امتثاله لهذا الشرط، فإنه يعتبر إلى إثبات العكس سالما معافيا."

⁽²⁾ نص المادة 2/10 من اتفاقية بروكسل لسنة 1961.

⁽³⁾ وفقا لما نصت عليه الفقرتين الأولى والثالثة من اتفاقية بروكسل لسنة 1961.

وإذا كانت المادة 10 من بروتوكول 2002 قد أعطت للمدعي الحق في اختيار أي من المحاكم إلا أن حكمه بتحديد هذا الاختصاص هو حكم ليس أمر، فبمقدور طرفي العقد وبعد وقوع الحادث المتسبب في الضرر، الاتفاق على تقديم المطالبة بالتعويضات إلى أية ولاية قضائية أو إلى التحكيم⁽¹⁾.

هذا، وإذا كان الأصل هو رجوع المصاب على المسئول بدعوى المسؤولية العقدية، ذلك في حالة وجود عقد نقل بين المصاب والناقل، ووقوع الضرر نتيجة إخلال الناقل بالتزام فرضه العقد. ومن ثم فإن كل ما لا يربطه عقد بالمسئول عليه أن يلجأ إلى دعوى المسؤولية التقصيرية للحصول على تعويض عما أصابه من ضرر مادي أو أدبي من جراء الحادث⁽²⁾، وبذلك تم الإقرار بمسؤولية الناقل التقصيرية عن الحوادث التي تحدث خارج فترة النقل، وأصبح القضاء الفرنسي يربط بين الالتزام بضمان السلامة وبين الوقت الذي يتم فيه تنفيذ عقد النقل تنفيذا ماديا ولا يبدأ الناقل في تنفيذ التزامه بنقل المسافرين إلا من الوقت الذي يوجد فيه المسافرين على ظهر السفينة، وينتهي هذا الالتزام في الوقت الذي يغادرها، فإذا ما أصيب المسافر بحادث ما وهو على الرصيف أو هو داخل فناء المحطة البحرية فعليه إذا أراد مطالبة الناقل بالتعويض أن يثبت خطأ هذا الأخير وأن يثبت أيضا أن ما أصابه من ضرر كان بسبب هذا الخطأ⁽³⁾.

وبذلك تم إدراج تقسيم على قاعدة الالتزام بضمان السلامة بين التنفيذ المادي لعملية النقل الذي يخضع للمسؤولية العقدية وبين الحوادث التي تقع قبل أو بعد تنفيذ النقل والتي تخضع لنظام المسؤولية التقصيرية وفي ذلك استجابة لرغبة الفقه في وضع حد لتجزئة الالتزام بالسلامة في مجال عقد النقل وبميل نحو إعادة التوازن في المسؤولية الملقاة على عاتق الناقل.

⁽¹⁾ الفقرة الثالثة من نص المادة 10 من بروتوكول 2002.

⁽²⁾ سعيد أحمد شعلة، قضاء النقض التجاري في عقد النقل، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 1993، ص 348.

⁽³⁾ أنظر:

وبناء على ما سبق، فإن الإلتزام بالسلامة كالتزام بتحقيق نتيجة لا يطبق إلا في حالة فترة تنفيذ عقد النقل، وأنه خارج هذه الفترة فإن مسؤولية الناقل إزاء المسافر ضحية حادث وقع في فناء المحطة أو الرصيف فإنه يخضع لأحكام المسؤولية التقصيرية⁽¹⁾.

هذا، ويدخل في عداد المضرورين الذين يرجعون على المسؤول بدعوى المسؤولية التقصيرية أصحاب الضرر المرتد، ولو كان المضرور الأصلي يرتبط بالمسؤول بعقد نقل أو غيره، متى كانوا يطالبون بالتعويض ليس بصفقتهم ورثة ولكن بصفقتهم الشخصية عما لحقهم من ضرر ارتد إليهم من الإصابة التي لحقت بالراكب أو المتعاقد⁽²⁾.

الفرع الأول

أطراف دعوى المسؤولية

كسائر الدعاوى التي ترفع أمام القضاء، يتحدد لدعوى المسؤولية التي يتم تحريكها بمناسبة الإخلال بعقد النقل البحري طرفان هما في الغالب طرفا هذا العقد، فيكون المدعي هو المسافر من جهة ويكون الناقل البحري هو المدعى عليه من جهة أخرى.

الفقرة الأولى: المدعي :

غالبا ما تسفر حوادث النقل لبحري، عن وفاة ركاب السفينة، وقد تتراخى وفاة بعضهم بعض الوقت بعد ذلك. كما قد ينجم عن الحادث البحري مجرد إصابة الراكب بجراح أو بأذى في جسمه أو صحته دون أن يفقد حياته.

وعليه، يتوقف تحديد الطرف الذي يحتل مركز المدعي في دعوى المسؤولية المرفوعة ضد الناقل البحري على نتيجة الحادث ويرتبط أشد الارتباط بالضرر الحاصل جراء ذلك، حيث يكون المسافر المضرور في الأصل هو المدعي (أولا)،

⁽²⁾ محمود السيد عبد المعطي خيال، الحدود الفاصلة بين المسؤولية التقصيرية و العقديّة، بدون اسم ومكان النشر، ص6.

⁽²⁾ سمير عبد السميع سليمان الأودن، المسؤولية عن حوادث وسائل النقل السريع، منشأة المعرف بالإسكندرية، 2008، ص 348 - 349.

بينما إذا ترتب عن الحادث وفاته فينتقل الحق في رفع دعوى المسؤولية إلى ورثته (ثانيا).

أولا : الراكب المضرور:

لا تثور أية صعوبة بشأن تحديد المدعي في دعوى المسؤولية التي ترفع على الناقل البحري في حالة جرح الراكب أو إصابته أو في حالة التأخير في نقله، فالراكب المضرور في هذه الفروض هو من يملك إثارة مسؤولية الناقل البحري المترتبة عما ألحقه به الإخلال بالالتزامات التي يفرضها عقد النقل من ضرر، ذلك أن كون الراكب طرف في عقد النقل البحري هو ما يعكس صفة المدعي في دعوى المسؤولية. أما الضرر اللاحق بالراكب الذي ينجم من الحادث فيصاب أو يجرح ذلك الذي يلحق الراكب بفعل وصوله متأخرا عن الميعاد المتفق عليه في العقد فهو الذي يكسبه المصلحة، ويخول له من ثم الحق في رفع دعوى التعويض على الناقل البحري، ومصلحته هنا مصلحة قانونية تستند إلى حق يقوم على التزام شخصي في ذمة الناقل بإصلاح الضرر الذي تسبب فيه بخطئه، فإذا انعدم الضرر انعدمت المصلحة، وبالتالي لا يحق له مباشرة دعوى المسؤولية في مواجهة الناقل عملا بالقاعدة التي تقضي بأنه حيث لا مصلحة فلا دعوى، وهي قاعدة تقر بها جميع الشرائع بما في ذلك ق.إ.م.إ.ج. كما أن مسألة تحديد الأشخاص الذين يكون لهم رفع دعوى المسؤولية على الناقل في حالة نقل الأمتعة لا تثير أي مشكلات خاصة، ذلك أنه غالبا ما يقوم الراكب نفسه برفع دعوى المسؤولية على الناقل عن الأضرار التي أصابت أمتعته، ويستمد الراكب هذا الحق من عقد نقله على اعتبار أن نقل أمتعته لا يكون إلا بمقتضى العقد الذي أبرمه مع الناقل. ويرجع السبب في عدم وجود أية صعوبات في حالة نقل الأمتعة إلى أنه في معظم الحالات لن يتمكن غير الراكب من الإدعاء بأن له حقوقا على الأمتعة.

ثانيا: خلف الراكب الهالك:

لا يقتصر مدى الضرر الناجم عن وقوع الحادث على شخص الراكب فحسب، وإنما يمكن أن يشمل أشخاصا آخرين لا علاقة لهم بالناقل البحري لا سيما في حالة وفاة الراكب، ويتعلق الأمر بخلف هذا الأخير أو ورثته، الأمر الذي يخول لهم الحق في مقاضاة الناقل لجبر ما حاق بهم من ضرر على اعتبار أن الحق في التعويض حق

شخصي يثبت لكل شخص أصابه ضرر. وعلى الرغم من أهمية المسألة بالنظر إلى كون معظم الحوادث البحرية مميتة و ترفع الدعاوى بشأنها من قبل ورثة الركاب الهالكين.

إن الرأي الراجح في الفقه و القضاء يرى أنه يجوز لذوي الحقوق من ورثة المسافرين إقامة دعوى المسؤولية البحري لمطالبته بالتعويض عن الضرر الذي أصاب مورثهم أو عائلهم، سواء وقعت الوفاة إثر الحادث مباشرة أو بعد انقضاء فترة زمنية من وقوعه، إلا أن طبيعة الدعوى التي يركز عليها هؤلاء كانت دائما محل خلاف. فهل تعتبر دعواهم ضد الناقل البحري قائمة على أساس مسؤوليته العقدية، أم مسؤوليته التقصيرية؟. لقد تقرر أن لورثة الراكب دعويين متميزين ⁽¹⁾، دعوى استخلاف تكون قائمة على أساس المسؤولية العقدية للناقل البحري عن ضمان سلامة المسافرين، وبالتالي عن الضرر الذي أصابه قبل و فاته ماديا كان أو معنويا، وهي دعوى عقدية تنتقل إليهم عن طريق الميراث، بمعنى أنه يكون للورثة فقط إثارة مسؤولية الناقل العقدية بوصفهم خلفا عاما للمسافر. أما الدعوى الأخرى فهي قائمة على أساس المسؤولية التقصيرية للناقل البحري اتجاه ورثة المسافرين عن الأضرار الشخصية، المادية و المعنوية، التي أصابتهم من جراء وفاة عزيزهم و عائلهم، وهي دعوى تقصيرية متاحة لكل قريب و لم يكن وارثا ما دام أنه تضرر بفعل وفاة الراكب.

الفقرة الثانية: المدعى عليه:

المدين المسئول في دعوى المسؤولية الناشئة عن الإخلال بالتزام بضمان سلامة المسافرين هو من أخل بهذا الالتزام، وترتب على إخلاله به ضرر للراكب أو المسافر. من الضروري أن تتوافر في المدعى عليه، كأصل عام، صفة الناقل البحري لأن هذا الأخير هو من يتحمل المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالركاب وأمتعتهم.

⁽¹⁾علي علي سليمان، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري، د.م.ج.، الجزائر، 1994،

الفرع الثاني:**طرق تقدير التعويض**

لا يتعدى التزام الناقل بسبب وفاة المسافر أو إصابته الجسيمة بأي حال من الأحوال وفقا لما تنص عليه المادة الرابعة من اتفاقية بروكسل لسنة 1961 مبلغ 250.000 فرنك يحتوي كل فرنك على 65.5 مللي غرام من الذهب الذي درجة نقائه 100 من الألف ويجوز تحويل المبلغ المقرر إلى رقم مقرب بالعملات المحلية، ويكون تحويل هذا المبلغ بالعملات المحلية غير العملات الذهبية طبقا لقيمة هذه العملات بالذهب في تاريخ الدفع.

وفي حالة ما إذا كانت التعويضات تمنح طبقا لقانون المحكمة التي تنظر القضية على شكل مرتبات دورية، فإن القيمة الكلية لهذه المرتبات يجب ألا تتعدى الحد المذكور (1). ويجوز للناقل والمسافر أن يتفقا أيضا بعقد خاص على حد أعلى للالتزام بالنسبة للفرد (2)، كما تطبق حدود الالتزام المقررة في هذه المادة على مجموع الطلبات المقدمة من أو نيابة عن أي مسافر أو ممثليه الشخصيين أو ورثته أو من يعلوهم في كل حالة على حدة (3).

ولا يجوز أن تزيد مسؤولية الناقل وفقا لاتفاقية أثينا لنقل الركاب لعام 1974 في نسخها الأصلية عن وفاة راكب ما أو إصابته الجسدية وبأي حال من الأحوال عن مبلغ 700.000 فرنك وعند منح تعويضات عن الأضرار على شكل مدفوعات إيرادية دورية وفقا لقانون المحكمة والتي تنظر في الدعوى فمن الجائز أن تتجاوز القيمة الرأسمالية المكافئة لتلك المدفوعات في الحد المذكور وبغض النظر عن أحكام الفقرة الأولى فإنه لا يجوز للقانون الوطني لأية دولة طرف في هذه الاتفاقية أن يقرر فيما يتعلق بالناقلين من رعايا تلك الدولة حد مسؤولية أعلى للفرد الواحد (4).

(1) الفقرة الثانية من نص المادة الرابعة من الاتفاقية الدولية بروكسل لسنة 1961.

(2) الفقرة الثالثة من نص المادة الرابعة من الاتفاقية الدولية بروكسل لسنة 1961.

(3) الفقرة السادسة من نص المادة الرابعة من اتفاقية بروكسل لسنة 1961.

(4) المادة السابعة من الاتفاقية الدولية أثينا لسنة 1974.

واتفاقية أثينا تحسب التعويضات المستحقة للمتضررين أو ورثة المتوفين بما يعرف بالفرنك الذهبي. وهو أسلوب لاحتساب المدفوعات الدولية بين الدول، وهذا الأسلوب من ابتكار صندوق النقد الدولي إحدى منظمات الأمم المتحدة وقد تم إلغاؤه مؤخرا وجعلوا وحدة السحب الخاصة هو المعمول به، وهو ما أخذت به اتفاقية لندن 1976 كذلك.

وقد أتت على اتفاقية أثينا عدة تعديلات على النحو التالي⁽¹⁾:

بروتوكول تعديل اتفاقية أثينا في عام 1976، وهذا البروتوكول نافذ دوليا، وهذا البروتوكول المعدل للاتفاقية قد تضمن أهم تعديل فيه وهو بدون شك في صالح المسافرين المتضررين أو ورثة الضحايا حيث ألغي التعامل بالفرنك الذهبي واستبدله بوحدة حقوق السحب الخاصة، وهو ما أخذت به اتفاقية لندن لسنة 1976 في شأن تحديد المسؤولية عن الديون البحرية وهي اتفاقية نافذة دوليا كما ذكر، والجزائر منظمة إليه. بروتوكول عام 1990 لتتقيح اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بجرا، وعلى الرغم من تميز بروتوكول عام 1990 بأنه قد زاد من مبلغ التعويض إلا أنه من المؤسف عدم رفاذه دوليا، حيث لم تنظم إليه سوى أربع دول، وبالتالي فإن المطبق على المستوى الدولي هو اتفاقية 1974 في نسختها الأصلية بما تحمله من مشكلة تسعير الفرنك الذهبي وانخفاض مبلغ التعويض، كما أن بروتوكول تعديل اتفاقية أثينا عام

⁽¹⁾ الإتفاقية الدولية أثينا لسنة 1974 التي تحكم النقل بطريق البحر وأمتعتهم، كانت موضوعا لعدة تعديلات، الهدف منها تقريب النظام القانوني للنقل البحري مما هو عليه في الأنواع الأخرى من النقل وبالخصوص نموذج القانون الجوي. وخلال المؤتمر الدبلوماسي الذي انعقد في لندن من تاريخ 21 أكتوبر إلى 01 نوفمبر 2002، تم فيه المصادقة على بروتوكول يهدف إلى تطوير القواعد الخاصة بتعويض الضحايا، استجابة لمطالب ممثلي الركاب في مواجهة شركات النقل البحري. كما أن قانون نقل الركاب، ظل دائما مجالا يحرص وباهتمام على تطوير قواعد المسؤولية، وعملا بنموذج النقل الجوي، أين مسؤولية الناقل لم تتوقف عن التوسع منذ اتفاقية فار سوفي لسنة 1929. convention de Varsovie en 1929 لتجسيد نظام مسؤولية كاملة وغير محدودة. والنقاش الذي دار بصدد تعديل الاتفاقية الدولية أثينا لسنة 1974، حظي الجانب الكبير فيها التركيز على مساءلة الناقل البحري دائما، ولكن مع الأخذ في الاعتبار حركية الراكب على متن السفينة، وحريته في التنقل في فضاء مفتوح بدون أن يكون تحت حراسة الناقل أو تابعيه ويتعين إذن، أن يتم وضع بعين الاعتبار، الخصوصيات المحضة لكل نوع من النقل وبالأخص النقل البحري.

1976 على الرغم من عدم نفاذه في الجزائر، فهو يعبر عن القيمة الحقيقية للفرنك الذهبي، فضلا أنه يطابق تقريبا سعر التعويض الوارد في اتفاقية لندن لسنة 1976 في شأن تحديد المسؤولية عن الديون البحرية ومقدار الحدود القصوى لهذه المسؤولية والتي قررت التعامل بحقوق وحدة السحب الخاصة مباشرة، حيث أن الجزائر انضمت لها على نحو ما ذكر سلفا.

بروتوكول تعديل اتفاقية أثينا في عام 2002، وهذا التعديل لم ينفذ دوليا لعدم كفاية الدول الأطراف المصادقة عليه، وأهم ما يميز بروتوكول التعديل لـ عام 2002 أن ألزم الناقل البحري الدولي بالتأمين الإجباري على كل أنواع السفن وقد أعطى للمتضرر ميزة رفع الدعوى القضائية مباشرة على شركات التأمين. كما أن النص الجديد كان واقعا أيضا بخصوص التعويضات المقررة عن فقدان أو تلف أمتعة المسافرين خلال مرحلة النقل.

والجوانب المهمة لتعديل 2002 تتعلق بأساس مسؤولية الناقل وفقا لنص المادة الرابعة من البروتوكول، والرفع من حدود المسؤولية عملا بنص المادتين السادسة والسابعة منه. ففي حالة الوفاة والإصابات الجسمانية لأحد الركاب بسبب حادث بحري، ميز نص البروتوكول بين الإصابات الناتجة عن حوادث بحرية، وتلك الناتجة عن حوادث أخرى.

فبالنسبة للإصابات ذات مصدر بحري، غرق، تصادم، جنوح، انفجار، حريق أو عيب في السفينة، فإن البروتوكول وضع حلا أساسيا عن طريق خلق نظام للمسؤولية ذات مستويين:

المستوى الأول، أين تكون المسؤولية فيه موضوعية، تصل فيها حدود مبالغ التعويض إلى 250.000 و.ح.س.خ (D.T.S) عن كل راكب في كل مناسبة، ما لم يثبت الناقل بأن الحادث نجم عن حالة من حالات الإعفاء من المسؤولية، كأن تكون من قبيل أعمال الحرب أو بفعل الغير مثلا.

أما المستوى الثاني، فيتعلق بقريئة بسيطة للمسؤولية، عندما يكون الضرر اللاحق بالراكب عن نفس الحادث يتجاوز 250.000 وحدة حساب، فإن الناقل مسئول

في الحدود المقررة بـ 400.000 D.T.S عن كل راكب وعن كل حادث، ما لم يثبت ارتكابه لخطأ أو إهمال الذي يمكن أن يكون مصدر إحداث الأضرار.

وإذا ما ارتكب خطأ أو إهمال من جانبه، فإن مسؤوليته محددة بـ: 400.000 وحدة حساب عن كل شخص وعن كل حادث.

قواعد هذه المسؤولية تخضع لإلزامية التأمين، أين يكون بموجبها الناقل ملزما بالتأمين أو بتوفير ضمان مالي يغطي مسؤوليته المدنية في حدود 250.000 D.T.S لكل راكب وعن نفس الحادث ، فإنها تقترن بالحصول على شهادة تأمين تصدر من طرف دولة تسجيل السفينة أو سلطة مخصصة لدولة طرف في الاتفاقية، لكل سفينة تنقل أكثر من اثني عشرة راكبا.

كما أخذ البروتوكول بمجموع الأحكام المتعلقة بالتأمين الإلزامي وأسندها للركاب كما فعل بالنسبة لضحايا التلوث، وأن يكون من حق المضرور رفع دعوى مباشرة ضد المؤمن، وهذا نفسه بالنسبة لضحية النقل البحري، إذ يمكنه مطالبة شركة التأمين بالتعويض في حدود 250.000 وحدة حسابية، إلا إذا ارتكب الناقل خطأ عمدي، فإنه وبصورة آلية في مجال لتغطية مسؤوليته بموجب وثيقة التأمين⁽¹⁾.

كما أن مبالغ التعويض المحددة في النص الجديد مهمة جدا، وأنها إذا ما بقيت عليه محددة، فسيؤدي ذلك إلى مشاكل تتعلق بقدرات سوق شركات التأمين، ومسؤولية مجهزي السفن وفقا لما تراه بعض هيئات الحماية والتعويض، لأن التعويضات المقررة، يتم حسابها عن كل راكب وعن كل حادث، خاصة إذا علمنا أنه على متن سفينة سياحية أو سفينة ركاب، الذين يمكن أن يصل عددهم إلى عدة ملايين وهو ما يعني وفي حالة وقوع حوادث من هذا القبيل، الحكم بمبالغ مالية تتجاوز الإمكانيات الراهنة لسوق التأمينات ولهذا السبب فكرت هيئات الحماية والتعويض حاليا، على طريقة أو سبيل تمكنها من مواجهة الأعباء التي تشكلها حدود المسؤولية المرتفعة والتي لم يتوقف ممثلوها على استنكار هذا الطابع المفرط فيه.

يظل مجال هذا البروتوكول مفتوحا للتوقيع في مقر المنظمة البحرية الدولية من تاريخ أو ماي 2003 إلى 30 أبريل 2004 ثم يبقى الانضمام مشرعا بعد ذلك.

¹⁾ Françoise Odier, responsabilité du transporteur maritime de passagers,p.73-74.

كما ييأل الناقل البحري عن فقدان أو تلف أمتعة الحجرة (Les bagages de cabines) والناجمة عن خطئه أو إهماله وبالنسبة للأمتعة الأخرى، تكون مسؤولية الناقل قائمة ما لم يثبت العكس وكانت الأضرار التي لحقتها مسببة من دون خطأ أو إهمال.

وبخصوص حدود التعويضات عن فقدان أو تلف الأمتعة والسيارات تم تعديلها هي الأخرى، ولكن وفقا لإبعاد غير مناسبة، وهي جد قليلة من تلك المقررة للركاب أنفسهم: 2250 وحدة حسابية عن كل راكب ونقل لأمتعة الحجرة، OTS 12700 وحدة حسابية للمركبة الواحدة بما في ذلك جمع الأمتعة التي تحملها و 3.375 وحدة حسابية عن الأمتعة الأخرى⁽¹⁾.

ونشير إلى أن مبلغ التعويض الوارد في اتفاقية أثينا الأصلية يطابق تقريبا سعر التعويض الوارد في اتفاقية لندن لسنة 1976 المتعلقة بتحديد المسؤولية عن الديون البحرية.

كما أن الحد الأقصى للتعويض ليس من قبيل التقدير الجزافي (forfaitaire) الذي تمنحه المحكمة دون تقدير منها ، بحيث يستحق بطريقة تلقائية دون ما اعتبار للضرر الحقيقي الذي لحق المسافر وأمتعته، بما قد يؤدي إلى خسارة المضرور في حالة كون الضرر أعلى من هذا الحد أو كسب له في الحالة العكسية، ولكن الحقيقة هي أن هذا الحد المنصوص عليه ما هو إلا تحديد قانوني لأعلى أو أقصى تعويض يمكن أن يدفعه الناقل البحري للمضرور. لذلك يتوجب على القاضي أن يحدد كافة عناصر الضرر في ضوء القواعد العامة للمسؤولية توصلًا إلى تقييم التعويض المقابل لهذا الضرر وكأن مسؤولية الناقل البحري غير مقيدة بحد أقصى للتعويض. فإن كان التعويض، وفقا لتقدير القاضي، متجاوزا للحد الأقصى المقرر قانونا، فلا يستحق المضرور في هذه الحالة سوى هذا الحد من التعويض فقط، وليس له أن يطالب ما يزيد عنه مهما بلغت قيمة الضرر اللاحق به. أما إذا قدر القاضي التعويض عن الضرر الحاصل بما يقل عن الحد الأقصى، حيث لن يكون بيد المضرور في هذه الحالة أن يبدي أحقيته في الحصول على هذا الحد، على اعتبار أن شرط الحصول على

¹⁾ Françoise Odier, op.cit., p75.

الحد الأقصى من التعويض بتمامه هو أن تكون قيمة الضرر مساوية له أو أكبر منه (1). وهذا ما نصت عليه المادة 7 من اتفاقية لندن لسنة 1976 والخاصة بتحديد المسؤولية في مجال الديون البحرية مستهدية في ذلك باتفاقية أثينا لسنة 1974 الخاصة بنقل الركاب و أمتعتهم بحرا، تحديد مسؤولية مالك السفينة عن كل حادث ب 46.666 وحدة حسابية (60.000أورو تقريبا) مضروبة في عدد الركاب المسموح للسفينة بنقلهم طبقا لشهادة نقل الركاب، وبما لا يجاوز 35 مليون وحدة حسابية.

وقد حددت الإتفاقية المقصود بالراكب، في هذا الصدد، بأنه الشخص الذي كان موجودا على السفينة بمقتضى عقد نقل ركاب أو من كان مصطحبا برضاء الناقل مركبة أو حيوانات منقولة على السفينة بمقتضى عقد نقل بضائع (المادة 2/8). وهذا ما أكده كذلك القضاء الفرنسي بالقول " أن التعويض المحدود بنص القانون ليس تقديرا جزافيا ولكنه سقف للتعويض، لا يمكن للمدعين المطالبة في نطاق هذا الحد، إلا بالتعويض عن الضرر الحقيقي الذي لحقهم شخصا (2).

وخلاصة القول أن التعويض يجب أن يكون في الأصل مساويا لقيمة الضرر ولكن بشرط عدم مجاوزة الحد الأقصى المقرر في الاتفاقية أو القانون، ومعنى هذا أنه ليس للمضرور أن يحصل إلا على أحد المبلغين: قيمة الضرر الفعلي أو الحد الأقصى المنصوص عليه (3).

هذا ويلاحظ، أن تخصيص مبالغ قصوى للركاب وهدمهم، عما يصيبهم من أضرار بدنية، لم يكن مقررا في اتفاقية بروكسل لسنة 1957، في شأن توحيد بعض القواعد الخاصة بتحديد مسؤولية ملاك السفن البحرية على الصعيد الدولي.

(1) دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي و الدولي، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، إشراف الأستاذ د. بن عمار محمد، جامعة أبي بكر بلقا ي د، تلمسان، كلية الحقوق، السنة الجامعية 2009-2010، ص 245-246 .

(2) حكم صادر عن محكمة غرو نلي الابتدائية في 1967/04/25، وقد جاء فيه: « ...ne s'agissent point d'une indemnité forfaitaire mais d'un plafond, les demandeurs ne peuvent prétendre dans les limite fixée par la loi, qu'a la réparation du préjudice par eux individuellement et effectivement subi. »

(3) دلال يزيد، المرجع و الموضوع السابقين.

هنا يتوقف الأمر على تحقيقات النيابة وحكم القضاء الجنائي، فإذا ثبت وتوافرت في حق أي من هؤلاء المسؤولية الجنائية وحكم بعقوبة ما، ففي هذه الحالة يمكن للمتضرر رفع دعوى يطالب بالتعويض الكامل بدون حد أقصى طبقاً للقواعد العامة للمسؤولية في القانون المدني وبذلك يكون مالك السفينة ومن في حكمه أو أحد تابعيه قد افتقر ميزة تحديد مسؤولية بتعويض منقوص وفقاً لأحكام كل من القانون البحري أو الاتفاقات البحرية الدولية مثل اتفاقية أثينا لعام 1974 وذلك جزاء ما اقترفته يدها بعدم اكتراثه بالالتزام المفروض عليه بوجوب جعل السفينة صالحة للملاحة مادياً وبشرياً ومراعاة تطبيق قواعد إدارة السلامة البحرية.

بقي أن نشير إلى أن أي اتفاق مدعى به بين ملاك السفينة المنكوبة وأسر الضحايا قد تم بموجبه وضع شروط تخالف أحكام القانون حتى ولو تم استكتاب الطرف الضعيف لأهالي الضحايا والمصابين بالمخالصة وتعددهم بعدم رفع قضايا على الطرف القوي (ملاك السفن وتابعيهم) فإن هذا العقد أو الاتفاق في رأينا ورأي كثير من الخبراء القانونيين يعد باطلاً قانوناً لأنه تم بين طرفين غير متكافئين فضلاً عن مخالفته لأحكام النصوص القانونية والاتفاقات الدولية و لذلك يمكن للطرف الضعيف التحلل من هذا الاتفاق ورفع دعوى تعويض تكميلي وفقاً للقواعد العامة.

الفرع الثالث

المسؤولية المحدودة للناقل البحري

الأصل في التعويض أن يكون على قدر الضرر⁽¹⁾، ويتمثل فيما لحق المضرور من خسارة وما فاتته من كسب. وفي مجال المسؤولية العقدية، لا يشمل التعويض إلا الأضرار المباشرة و المتوقعة ما لم يكن الضرر ناشئاً عن غش المدين أو خطئه الجسيم، إذ في هذه الحالة يسأل المدين عن كافة الأضرار المتوقعة و غير المتوقعة⁽²⁾.

⁽¹⁾ يقاس التعويض على أساس الضرر كما حصل، ويكون حسابه بالشكل الذي يغطي هذا الضرر، فلا يكون وصف الخطأ أو درجته من مقومات حسابه لأن الغاية من التعويض هي في أن الأصل في إصلاح الضرر وليس إنزال الجزاء الخاص بمن أحدثه. علي علي سليمان، المرجع السابق، ص18

(² المادة 182 من ق.م.ج.

و في مجال النقل البحري سواء لنقل البضائع أو لأشخاص فإن السفينة تتعرض لمخاطر جسيمة والتي تقضي في كثير من الأحوال إلى هلاك وضياع الأرواح علاوة على ضياع الأموال الموجودة على متن السفينة، إضافة إلى هلاك السفينة ذاتها. ولعل التزام الناقل بدفع تعويضات كاملة عن كافة الأضرار التي تقع أثناء الرحلة البحرية، من شأنه قتل الدافع لديه للقيام باستثمارات بحرية تحاشيا و تخوفا من هذه المسؤولية الضخمة، ذلك أن الأضرار التي تنجم عن الاستغلال البحري من أضرار جسيمة، والحكم فيها يكون بتعويضات ضخمة، ونظرا للاعتبارات السابقة، فلقد أخذت كثير من التشريعات البحرية بمبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري حماية لمصالحهم ودافعا لاستقرار صناعة النقل البحري واستمرار مزاولة هذا النشاط. وبالنسبة لنقل الأشخاص بطريق البحر يتم تحديد مسؤولية الناقل في حالة وفاة المسافرين أو إصابته في مقابل عدم إدراج شروط إعفاء من المسؤولية في عقد نقل الأشخاص بحرا⁽¹⁾.

والمقصود بالتحديد هنا هو وضع حد أقصى للتعويض الذي يمكن الحكم به على الناقل وتابعيه ويكون هذا التحديد بخصوص المسؤولية عن وفاة المسافرين أو ما يلحقه من إصابات بدنية وكما ذكرنا مسبقا فإن هذا التحديد يكون في مقابل حرمان الناقل البحري بخصوص نقل الأشخاص من إدراج شروط إعفاء من المسؤولية في عقد النقل.

نشير إلى أن النقل البحري كأحد أنشطة معاملات التجارة البحرية، يتسم بتشابك العلاقات بين المنشغلين به، فمن الممكن أن يصبح أي منهم دائنا في بعض هذه العلاقات ومدينا في البعض الآخر، وبالتالي فهذا النشاط التجاري البحري ذو طبيعة خاصة، حيث استقرت كل الأنظمة القانونية والفقهاء الدولي البحري ومذاهبه على تدعيم مجهز السفينة أو الناقل البحري، عند انعقاد مسؤوليته المدنية عن دين بحري، وذلك بعدم خضوعه لقاعدة التعويض الكامل، بأن جعلوها مسؤولية لا تتعدى حدودا معينة، بحيث لا يجوز مطالبة هذا المجهز بالتعويض بما يزيد عنها، حتى ولو كان الضرر يزيد على هذه الحدود، هذه القاعدة التي يفصح عنها مبدأ خاص بقوانين النقل وخاصة

(1) جلال وفاء محمدين، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1994، ص 135-136.

القانون البحري، حيث يعد هذا المبدأ من أحد أسسه الذي يقوم عليه ألا وهو المبدأ المسمى بمبدأ تحديد المسؤولية.

ويستفيد الناقل من تحديد المسؤولية مهما كانت صفته في استغلال السفينة بأن كان مالك للسفينة أو مستأجرا أو مجهزا مسيرا، وهو حق محفوظ بموجب الاتفاقيات الدولية سواء تعلق الأمر باتفاقية بروكسل لسنة 1961⁽¹⁾ أو اتفاقية أثينا لسنة 1974⁽²⁾. وكذلك اتفاقية لندن الخاصة بتحديد المسؤولية في مجال الديون البحرية والصادرة بتاريخ 19 ديسمبر 1976، والتي تم الإصرار خلال إعدادها بالتركيز على تحديد مبالغ تعويض مرتفعة عندما يتعلق الأمر بحوادث للسفن الناقلة للركاب⁽³⁾.

وفيما يتعلق بالأشخاص المستفيدين من تحديد المسؤولية إلى جانب الناقل، فنجد أنه في حالة ما إذا رفعت دعوى ضد مستخدم أو وكيل الناقل خاصة بتعويضات، فإن ذلك المستخدم أو الوكيل، إذ ثبت أنه كان يعمل في حدود وظيفة يكون له الحق في أن يستفيد من أوجه الدفاع وحدود الالتزام التي يكون للناقل نفسه أن يتمسك بها. كما أن مجموع التعويضات التي يلتزم الناقل أو مستخدموه أو وكلائه في هذه الحالة لا تزيد على الحدود المقررة قانونا⁽⁴⁾.

الفرع الرابع

التشديد القانوني لمسئولية الناقل البحري

ماذا لو ثبت أن الحادث الذي نشأ عنه الضرر نتج عن فعل أو امتناع صدر من الناقل أو من المجهز أو من يمثلها ربان السفينة بقصد أحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب ومثال ذلك عدم قيام الناقل البحري بتنفيذ أحد الالتزامات الرئيسية التي فرضها القانون البحري أو الاتفاقات الدولية وهو التزامه بوجوب جعل السفينة صالحة للملاحة (المادة 841 ق.ب.ج والمادة 3/1 من قواعد لاهاي فسبي)، وهذا الالتزام يتسع

⁽¹⁾ وفقا لنص المادة 08 من اتفاقية بروكسل 1961.

⁽²⁾ وفقا لنص المادة 10 من اتفاقية أثينا 1974.

⁽³⁾ وفقا لنص المادة 2/7 من اتفاقية لندن لسنة 1976 الاتفاقية الدولية المتعلقة بتحديد المسؤولية بالنسبة للدعوى البحرية.

⁽⁴⁾ نزولا عند مقتضيات المادة 1/12، و 2 من اتفاقية بروكسل لسنة 1961 وهي نفس الأحكام التي تنص عليها اتفاقية أثينا لسنة 1974 في نص المادة 11.

حدوده في تفسير هاتين المادتين المذكورتين ليصل إلى درجة أن تحكم إحدى المحاكم الانجليزية عام 1913، وتتفي بأن إحدى السفن الانجليزية كانت غير صالحة للملاحة لأن أحد مهندسيها البحريين لم يكن قد اجتاز دورة تدريب معينة تفرضها اللوائح الانجليزية.

والإجابة عن السؤال السابق طرحه هو أنه لا يجوز للناقل البحري في هذه الحالة التمسك بتحديد المسؤولية، وبالتالي فإنه يستحق المدعي سواء كان مسافرا مصابا في بدنه أو ورثه المسافر المتوفى من المطالبة بكامل التعويض وفقا للقواعد العامة، إلا أن هناك ثلاثة أحوال مستثناة من التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري أو تابعيه ولا يجوز لأي منهما التمسك به:

(أ) سوء السلوك الإرادي من جانب الناقل ، التدليس أو الخطأ المتعمد أو الخطأ غير المغتفر⁽¹⁾.

يعتبر حسن النية أمرا مفترضا في العقود، ويجب تنفيذ العقد طبقا لما اشتمل عليه وبحسن نية.⁽²⁾

وقد أفصحت عنه بجلاء اتفاقية بروكسل لسنة 1961 في نص المادة 07 التي تنص على انه "لا يكون للناقل الحق في الاستفادة من تحديد الالتزام المنصوص عليه في المادة 06 إذا ثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو إهمال من جانب الناقل ثم يقصد إحداث الضرر أو باستهلو مع العلم بأن الضرر محتمل الحدوث". كما أفصحت عنه وبطريقة غير مباشرة المادة الرابعة منها.

وهذه الحالة التي يفقد فيها الناقل حقه في الاستفادة من تحديد المسؤولية، قد نصت عليها أيضا كل من معاهدة أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحرا لعام 1974 بموجب نص المادة 13 واتفاقية لندن لسنة 1976 في شأن تحديد المسؤولية عن الديون البحرية⁽³⁾. ذلك أن عدم مراعاة الناقل أو تابعيه للقواعد المتعلقة بتأمين السلامة الشخصية

¹ (Le dol ou la faute inexcusable

² (طبقا للمادة 107 من القانون المدني الجزائري.

³ (المادة 04 من الاتفاقية الدولية لندن لسنة 1974.

للمسافرين بحرا يؤدي إلى تشديد مسؤوليته بناء على توافر الخطأ الإرادي⁽¹⁾.
وتعتبر فكرة التوازن بين مصلحة الناقل ومصلحة المسافر هي أساس التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري، مع افتراض مبدأ حسن نية الناقل في تنفيذ التزاماته، وفي حالة ما إذا صدر عن الناقل أو من نائبه أو من أحد تابعيه سوء سلوك إرادي، يتمثل في فعل أو امتناع عن فعل يخل بهذا التوازن يحرم الناقل من التمسك بتحديد مسؤوليته على أساس أنه لا غير جدير بذلك.

والسلوك الإرادي أو الشائن الذي يصدر عن الناقل إما أن يتخذ صورة العمد حيث يكون القصد من الفعل أو الامتناع إحداث الضرر، أو صورة عدم الاكتراث المصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث، وهذا ما يعرف بالخطأ غير المغتفر أو الخطأ الواعي.

ونظرا لغرابة عبارة بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث إلا أن العبارة السائدة في مجال النقل على اختلاف أنواعه وهي التي تفضلها الاتفاقيات الدولية لأنها تقرب الشقة بين تباين التشريعات الوطنية في معنى الخطأ الجسيم. ولمعرفة مفهوم تحديد المسؤولية وتطوره نجد أن اتفاقية وارسو للنقل الجوي لسنة 1929 قد قررت مبدأ تحديد القانون لمسؤولية الناقل الجوي وعبرت عنه في المادة 25 منها، هذه الميزة إذا كان الضرر قد تولد عن غشه أو عن خطأ يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلا للغش أو إذا أحدث الضرر في نفس الظروف أحد تابعيه في أثناء تأديته لأعمال وظيفته. ونظرا لأن النهج الذي اتبعته الاتفاقية المذكورة إلى القوانين الوطنية وهي متباينة في هذا الشأن مما يضيع غرض التوحيد الذي تستهدفه أساسا، بالإضافة إلى استعمالها لاصطلاح ينتمي إلى المدرسة الفرنسية وهو الغش (le dol) غير أن المعروف لدى بعض الشرائع الأخرى وخاصة الأنجلوأمريكية التي تعرف اصطلاحا آخر هو (willful misconduct) هو ما يعرف بسوء السلوك الإرادي" الذي لا يقتصر على المدلول الدقيق لاصطلاح الغش، ومن ثم الحاجة إلى إعادة النظر في المادة 25 من الاتفاقية حيث عدلت بروتوكول لاهاي سنة

⁽¹⁾ جلال وفاء محمد، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1995، ص 67.

1955 بالعدول عن اصطلاح الغش اكتفاء بوصف الأخطاء بأنها عمدية، وقرنوا بها مساواة في الحكم دون حاجة إلى استعمال اصطلاح الخطأ الجسيم الأخطاء التي وإن كانت لم ترتكب عمدا إلا أنها قريبة من العمد لما يصاحبها من إدراك احتمال تسببها في الضرر، ومن ثم أصبح نص المادة المذكورة المعدلة هو "لا تسري الحدود المنصوص عليها في المادة 22 متى قام الدليل على أن الضرر قد نشأ عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه وذلك إما بقصد إحداث الضرر وإما برعونة مقرونة بإدراك أن ضررا قد يترتب على ذلك، فإذا وقع الفعل أو الامتناع من جانب التابعين فيجب أيضا إقامة الدليل على أنهم كانوا عندئذ في أثناء تأديتهم وظائفهم. وقد ورد ذات النص في بروتوكول جواتيمالا لسنة 1971⁽¹⁾.

وقد قامت نفس المشكلة في ظل معاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924 حيث نصت المادة الرابعة "خامسا" منها على أنه "لا يلزم الناقل أو السفينة، في أي حال من الأحوال، بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما تعلق بها بمبلغ يزيد عن مائة جنيه عن كل طرد أو وحدة..." ومن ثم ثار التساؤل عما إذا كان يجب مراعاة حدود المسؤولية ولو ارتكب الناقل أو تابعوه غشا أو خطأ جسيما "faute lourde" وما إذا كان من شأن أي منها عدم سريان حدود المسؤولية وإطلاق التعويض ليعطي كل الضرر.

أما الغش فقد استقر القضاء في كل الدعوى على أنه مانع من الإفادة من تحديد المسؤولية أخذا بقاعدة أن الغش يفسد كل تصرف، أما بالنسبة للخطأ الجسيم فقضي بجواز تحديد المسؤولية في حالة الخطأ الجسيم.

أيضا بالنسبة لبروتوكول 1968 الخاص بتعديل معاهدة بروكسل لسندات الشحن أخذ هذه المسألة في الحسبان فاتجه إلى حرمان الناقل سيء النية أو الغرق في الإهمال من الإفادة من تحديد المسؤولية ولم يستعمل لفظ "الغش" أو اصطلاح "الخطأ الجسيم" لأن لكليهما مدلولات تختلف من نظام قانوني إلى آخر، فالنظام الأمريكي لا يعرف اصطلاح "الخطأ الجسيم" وما يوحي به من تدرج مراتب الخطأ من جسيم إلى يسير إلى

⁽¹⁾ محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري (عقد نقل البضائع بحرا، عقد نقل الأشخاص بحرا) دراسة تفصيلية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005، ص 526.527 هامش رقم 1.

تافه، ومن ثم نهج البروتوكول نفس نهج اتفاقية وارسو بشأن النقل الجوي في هذا الصدد بعد تعديلها عام 1955، وجاءت المادة الثانية من بروتوكول 1968 التي ألغت الفقرة "خامسا" من المادة الرابعة من معاهدة بروكسل وأوردت عدة فقرات عوضا عنها حيث نصت الفقرة (هـ) منها على أنه "لا يخول الناقل أو السفينة الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليها في هذه الفقرة إذا ثبت أن الضرر نتج عن فعل أو إهمال من جانب الناقل بقصد إحداث الضرر أو عن عدم ترو منه مع علمه باحتمال حدوث الضرر".

وذاذ النظر اتبعته سائر اتفاقيات النقل الدولي (ومن هذه الاتفاقيات : الاتفاقية الدولية الخاصة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية لسنة 1961 (م 44)، اتفاقية بروكسل بشأن نقل الركاب بطريق البحر لسنة 1961 (م 7)، اتفاقية أثينا بشأن نقل الركاب وأمتعتهم بطريق البحر لسنة 1974 (م 13)، اتفاقية لندن بشأن تحديد المسؤولية في الدعاوى البحرية لسنة 1976 (م 4)، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط لسنة 1980 (م 21)، اتفاقية هامبورج (م 8)¹.

وسوء السلوك الإرادي قد يكون ناشئا عن عمد (بقصد إحداث الضرر) أو عن عدم اكتراث (مصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث).
فمما لاشك فيه، أنه إذا قصد الناقل أو نائبه أو أحد تابعيه بفعله أو امتناعه الذي نشأ عنه الضرر إحداث ذلك الضرر فلا شك أننا نكون في مواجهة عمد أو غش و القاعدة المعروفة هنا أن الغش يفسد كل قواعد القانون.

والغش في مفهومه الحديث مرادف للخطأ العمدي، وإذا كان الغش لا يفترض في الناقل فإنه يقع على المضرور عبء إثباته، بمعنى تقديم الدليل على انصراف إرادة الناقل أو نائبه أو أحد تابعيه إلى ارتكاب الفعل أو الامتناع مع علمه التام بأن من شأن ذلك حصول ضرر ومع ذلك يقدم على ارتكابه، وأيضا انصراف الإرادة إلى النتيجة المترتبة على الفعل أو الامتناع، ومتى أثبت المضرور غش الناقل حرم الأخير من ميزة التحديد القانوني للمسؤولية.

(محمد عبد الفتاح ترك، المرجع و الموضوع السابقين. ¹

أما بالنسبة لعدم الاكتراث (reckless disregard) وهو المعروف بالخطأ غير المغتفر أو الخطأ الإرادي حيث يتحقق هذا النوع من الخطأ بالنسبة للقانون الأنجلوأمريكي عندما يعلم الناقل بأنه من المحتمل وفقا لمجريات الأمور لأن يترتب على فعله أو امتناعه الإرادي وقوع ضرر ومع ذلك يقدم على ارتكاب الفعل أو الامتناع غير مكترث بالضرر الذي سوف يحدث، ومثال ذلك أن الدخول إلى أحد الموانئ يتطلب المرور عبر قناة ملاحية وهذه القناة غير مجهزة بالأنوار والعلامات الملاحية، أما أثناء الليل فالعبور ممنوع وبالرغم من ذلك يصر ربان السفينة على الدخول ليلا بالرغم من علم الربان أن فعله هذا يترتب عليه إما جنوح سفينته أو ارتطامها بالشعب المرجانية الموجودة بالمنطقة ومن ثم حدوث الضرر للسفينة والبضاعة والركاب⁽¹⁾.

وهكذا نجد أن عدم الاكتراث ينطوي على عنصرين هامين: الأول انصراف إرادة الناقل إلى ارتكاب الفعل أو الامتناع، فإذا كان الفعل غير إرادي فإنه لا يعد عدم اكتراث، ويعد من حق الناقل التمسك بتحديد المسؤولية، والعنصر الثاني هو توافر العلم التام لدى الناقل باحتمال حدوث الضرر لحظة إتيان الفعل أو الامتناع، بل أكثر من هذا أن حالة عدم الاكتراث تتحقق في الحالة التي كان يجب فيها على الناقل أن يعي احتمال حدوث الهلاك أو التلف أو التأخير كأثر يترتب على الفعل أو الامتناع الذي يصدر منه. ومن ثم فإن فيصل التفرقة بين العمد وعدم الاكتراث، أنه في حالة العمد يكون الناقل على وجه أكيد أن من شأن فعله أو امتناعه حدوث الضرر، أما في حالة عدم الاكتراث فإن الناقل يعلم أو يجب عليه أن يعلم باحتمال حدوث الضرر وفقا لمجريات الأمور. ويقع على المضرور في مطالبة الناقل بتعويض كامل الضرر أن يثبت أن الناقل أو نائبه أو تابعيه كان يعي أو كان عليه أن يعي باحتمال وقوع الهلاك أو التلف أو التأخير من جراء الفعل أو الامتناع الذي ارتكبه، ويمكن الإثبات بكافة طرق الإثبات، و المعيار هنا في هذا الصدد موضوعي ينظر فيه إلى الناقل العادي (متوسط الحرص) إذا وجد في نفس الظروف.

(المرجع و الموضوع السابقين.¹

وأخيرا هل تتطابق بعد فكرة عدم الاكتراث في القانون الأنجلوأمريكي مع فكرة الخطأ الجسيم الموجودة في الفقه الجزائري و الفرنسي؟.

واقع الأمر أن عدم الاكتراث المصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث ليس هو الخطأ الجسيم، كذلك فإن الخطأ الجسيم ليس هو الخطأ المغتفر، فالخطأ الجسيم يتوافر حيث يكون الناقل قد واجه احتمال وقوع الضرر كنتيجة محتملة لفعله أو امتناعه دون أن يكثرث مع ذلك، حال أن حالة عدم الاكتراث المصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث تتحقق ليس فقط إذا كان الناقل يعلم باحتمال وقوع الضرر وإنما أيضا حيث يكون عليه أن يعلم، وتلك هي عناصر الخطأ غير المغتفر⁽¹⁾.

ب- حالة الاتفاق على تعويض يجاوز مقدار التحديد القانوني لمسؤولية الناقل.

ج- حالة الضرر الناشئ عن تأخير الوصول إذ مثل ذلك الضرر يتعين أن يعوض كاملا وفقا للقواعد العامة⁽²⁾.

الفرع الخامس

مدى جواز الاتفاق على تعديل المسؤولية الناشئة عن الإخلال بالتزام بالسلامة

قد يحدث أن يتفق كل من المسئول و المضرور، على التعديل في أحكام المسؤولية، سواء وقع هذا الاتفاق قبل وقوع الضرر أو بعده، وبالتالي فإن من الأهمية بما كان استجلاء حكم هذا الاتفاق.

إن الشروط المعدلة للمسؤولية العقدية ثلاثة: شرط الإعفاء من المسؤولية وشرط التخفيف من المسؤولية، وشرط التشديد في المسؤولية.

والشرط المخفف في المسؤولية العقدية هو عبارة عن بند يرد في عقد أو باتفاق منفصل، تخفف بموجبه مسؤولية المدين، وذلك بحصرها في جزء من المسؤولية، وهي حالة إعفاء جزئي من المسؤولية، أو بالتخفيف في تقييم مسلك المدين بحيث لا يطالب المدين بالعناية التي تفرضها القواعد العامة، وإنما بالعناية التي ينص عليها الاتفاق، والتي تكون أقل منها في القواعد العامة.

⁽¹⁾ محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص528-529 هامش رقم 1.

⁽²⁾ عبد المعطي عوض، عضو الجمعية البحرية المصرية، مقال بعنوان:مربع الفساد البحري من الإنترنت، اقتبس بتاريخ: 15-08-2009، 10:30 .

فأما الشرط المعفى من المسؤولية العقدية هو عبارة عن بند يرد في عقد أو باتفاق منفصل يعفي بموجبه الدائن مدينه مسبقا من المسؤولية التي قد تترتب في ذمة الأخير إعفاء تاما من جراء تنفيذه لالتزامه، فلا تتحقق المسؤولية بالاتفاق، رغم تحقق هذه المسؤولية بموجب القواعد العامة.

والشرط المشدد في المسؤولية العقدية هو ذلك الشرط الوارد في العقد أو باتفاق منفصل، الذي يقضي بمسؤولية المدين في حالة أو في أحوال تكون مسؤوليته غير قائمة بموجب القواعد العامة، فيمكن الاتفاق على أنه حتى ولو قام سبب أجنبي نفى العلاقة بين خطأ المدين وبين الضرر الذي أصاب الدائن يبقى المدين مسئولا، وكذلك يمكن الإتفاق على أن يكون التزام المدين بتحقيق غاية، رغم أنه في الأصل ببذل عناية، أو الاتفاق على تشديد يد العناية التي يبذلها المدين⁽¹⁾.

والاتفاق على التشديد في المسؤولية جائز، ليس في المسؤولية العقدية فحسب، بل وأيضا في المسؤولية التقصيرية، على خلاف شرط الإعفاء وشرط التخفيف الذي لا يجوز في المسؤولية التقصيرية⁽²⁾.

يدور البحث هنا، حول معرفة مدى إمكانية الناقل الاتفاق مع الراكب على إدراج بنود تعاقدية من شأنها التخفيض من حدة مسؤوليته من حالات المسؤولية عن الأضرار اللاحقة به؟.

ويعتبر في حكم الإعفاء من المسؤولية كل شرط يكون من شأنه إلزام الراكب بدفع كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسؤولية الناقل وكل شرط ينزل بموجبه الراكب للناقل عن حقوقه في التأمين ضد أخطاء الناقل، أو الشرط الذي يقضي بنقل عبئ الإثبات من الناقل إلى الراكب⁽³⁾.

يقضي المبدأ العام ببطلان الأحكام التعاقدية التي ترمي إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته إزاء المسافرين أو إلى النص على حد من المسؤولية يقل عما هو محدد قانونا،

⁽¹⁾ أحمد سليم فريز نصره، مذكرة ماجستير في القانون الخاص، الموسومة ب: الشرط المعدل للمسؤولية العقدية في القانون المدني المصري، بإشراف من د. غسان عمر خالد، كلية الدراسات العليا، جامعة النجاح الوطنية في نابلس، فلسطين، 2006، من الانترنت، ص 34، 35، 36، 37.

⁽²⁾ فرج توفيق حسن، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، الدار الجامعية، دون سنة، ص 403.

⁽³⁾ أحمد سليم فريز، المرجع السابق، ص 102.

فلا يجوز للناقل أن يشترط إعفائه من المسؤولية عن الحوادث التي تصيب الركاب، إذ أن حياة الإنسان وسلامته الشخصية هما فوق كل اتفاق⁽¹⁾.

ويستند بطلان شرط الإعفاء من المسؤولية العقدية عن الأضرار الجسدية، إلى أن سلامة جسد الإنسان وصحته وصيانة جسده، تعد من حقوقه اللصيقة وتثبت للإنسان صفة الإنسانية، إذ تولد معه وتظل لصيقة به، وتستمد أصولها من ضرورة حماية الشخصية الإنسانية في مختلف مظاهرها، لأن جسد الإنسان ليس من الأشياء وهر يخرج من دائرة التعامل المالي.

ويرى غالبية الشراح أنه لا يجوز الإتفاق على إعفاء الدائن من مسؤوليته عن الأضرار الجسدية متأثرين في رؤيتهم هذه بالقضاة الفرنسيين الذين أرسوا هذه النظرة⁽²⁾. بالإضافة إلى أن جسم الإنسان يخرج عن دائرة التعامل المالي لأنه ليس من الأشياء، وأي اتفاق يكون محله جسم الإنسان أو سلامته يكون باطلا، ومثل هذا الاتفاق يكون مخالفا للنظام العام⁽³⁾، ناهيك عن أن هناك قوانين عربية نصت صراحة على عدم جواز الإعفاء من الأضرار التي تصيب الإنسان في جسده⁽⁴⁾.

وبناء على ذلك لا يجوز للناقل أن يعفى نفسه من المسؤولية عن الحوادث التي تصيب المسافرين في أشخاصهم⁽⁵⁾، واعتبر القضاء الفرنسي الاتفاقات الواقعة على جسد

⁽¹⁾ مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، بدون طبعة، منشورات الحلبي الحقوقية، ص 320-321، الفقرة 397.

⁽²⁾ سلطان أنور، مصادر الالتزام، الموجز في النظرية العامة في الالتزام، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، 1983، ص 364.

⁽³⁾ محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء الأول، في ازدواج أو وحدة المسؤولية المدنية ومسألة الخبرة، مطبعة جامعة القاهرة، 1978 ص 58.

⁽⁴⁾ نصت المادة 139 من قانون العقود والموجبات اللبناني على أنه: "إن البنود النافية للتبعية وبنود المجازفة تكون صالحة معمولا بها على قدر إبرائها لزمة واضع البند من نتائج عمله أو خطئه غير المقصود، ولكن الإبراء ينحصر في الأضرار المادية لا في الأضرار التي تصيب الأشخاص إذ أن حياة الإنسان وسلامته الشخصية هما فوق كل اتفاق".

⁽⁵⁾ ولا يستطيع الطبيب أن يشترط عدم مسؤوليته عن الضرر الذي يصيب المريض في أثناء العلاج، أو من جراء عملية جراحية، إذا وقع ضرر بسبب خطئه أو إهماله وأن كان يسيرا.

الإنسان غير مشروعة ومنافية للأخلاق، كما اعتبروا أن شروط الإعفاء من المسؤولية لا تسري في حالة ما إذا أسفر عدم التنفيذ عن أضرار جسيمة⁽¹⁾.

كما أنه تقنين لما درج عليه الفقه والقضاء، من أن هذه الإتفاقات تعد باطلة، فقد ذهب القضاء والفقه إلى وضع هذا الإلتزام في إطار العلاقة العقدية تسهلا على الراكب في عبء الإثبات الذي إن لم يكن صعبا يكون مستحيلا، إذا رجع الراكب على الناقل بموجب قواعد المسؤولية التقصيرية⁽²⁾.

وهو الأمر الذي أكدته اتفاقتي بروكسل وأثينا، ففي إطار اتفاقية بروكسل لسنة 1961، الاتفاقية الدولية الأولى التي كانت لها الصدارة في تنظيم القواعد القانونية المتعلقة بمسؤولية الناقل للركاب بطريقة البحر، فإنها لم تعترف لهذا الأخير بإمكانية إدراج بنود تعاقدية تخدم مصلحته⁽³⁾، وهو ما يتضح من خلال نص المادة التاسعة منها التي تنص على أنه: "أي اشترط تعاقدية ثم إبرامه قبل الواقعة التي تسببت عنها الإصابة ينص على إعفاء الناقل من التزامه قبل المسافرين أو ممثليه الشخصيين أو وراثته أو من يعولهم أو ينص على حد أدنى من المقرر في هذه الاتفاقية، وكذلك أي اشتراط من هذا القبيل يقضي بتحويل عبء الإثبات الواقع على الناقل أو يقضي بعرض المنازعات على محكمة معينة أو على التحكيم يعتبر لاغيا وباطلا، ولكن اعتبار ذلك الاشتراط باطلا لا يلغى عقد النقل الذي يظل خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية".

وهي نفس القاعدة المنصوص عليها في الاتفاقية الدولية أثينا في نص المادة 18 منها تحت عنوان بطلان الأحكام التعاقدية المبرمة بين الناقل والمسافر قبيل وقوع الحادث.

وفي هذا الإطار دائما، يجب التمييز بين البنود التعاقدية التي من شأنها التخفيف أو التشديد من واجبات الناقل والتزاماته المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية.

(1) أنظر: 1

Daniel Danjon, traité de droit maritime, tome 3eme, librairie générale de droit et de jurisprudence, paris, p.307-308.

(2) وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص11.

E. du Pontavice, P. cordier, transport et affrètement maritime, 2eme édition, Delmas, (3) France, p.245,246,247.

وما يجب الإشارة إليه، أنه لم تتطرق اتفاقيتي بروكسل وأثينا إلى معالجة الأحكام التعاقدية التي يكون لها أثر على التشديد من مسؤولية الناقل البحري إزاء المسافرين، غير أن المستقر عليه قانونا، يقضي ببطلان جميع البنود التي تعدل من شروط أو مضمون مسؤولية الناقل أو مستخدميه بما لا يوفر الحماية القانونية لحقوق الراكب الطرف الضعيف في العقد أو ذوي حقوقه التي جاءت بها قواعد القانون البحري.

كما أن البطلان لا يمس في الحقيقة سوى البنود المبرمة قبل الواقعة التي تسببت عنها الإصابة، ونفس هذه الاشتراطات تعتبر مشروعها إذا تمت بعد وقوع الحادثة أو الإصابة، ومهما يكن من أمر، فإنما ذلك لا يعني في جميع الأحوال أن الراكب يبدي رضاه عن مثل هذه الاشتراطات.

نقد حسم القانون التجاري الجزائري هذه المسألة بالنص على بطلان شروط الإعفاء التي يقصد منها إعفاء الناقل من مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق كيان الراكب، حيث جاء في المادة 65 "يقع باطلا كل شرط بإعفاء الناقل كليا أو جزئيا من مسؤوليته المتسببة عن الأضرار البدنية الحاصلة للمسافرين". ومؤدى هذا النص ما يأتي:

إن سائر الإتفاقات التي تبرم بين الناقل والمسافر والتي يتم بمقتضاها إعفاء الناقل من المسؤولية عن وفاة المسافر أو عما يصيبه من أضرار بدنية أيا كانت تكون باطلة بطلانا مطلقا، فكافة قواعد المسؤولية التي حددها المشرع بمقتضى المادة 65 من القانون التجاري متعلقة بالنظام العام. وقد خشى المشرع بذلك أن يستغل الناقل وهو الطرف القوي، المسافر، الطرف المذعن، الذي يقبل العقد عادة دون مناقشة فيفرض عليه هذا الشرط المجحف فتصبح حياة المسافرين هينة رخيصة على الناقلين.

لا يجوز في جميع الأحوال، وأيا كان الضرر الذي سيصيب المسافر، الاتفاق بين الناقل والمسافر على إعفاء الأول من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق الثاني إذا كانت نتيجة خطأ عمدي جسيم من الناقل أو من تابعيه.

كما ويجد حظر شرط الإعفاء من المسؤولية العقدية عن الأضرار الجسدية باعتمادنا سندا له في نص المادة 47 ق.م.ج، حيث جاء فيها: "لكل من وقع عليه اعتداء

غير مشروع في حق من الحقوق الملازمة لشخصيته أن يطلب وقف هذا الاعتداء مع التعويض كما يكون قد لحقه من ضرر".

وقد استثنى المشرع من الحالات التي يجوز فيها شرط الإعفاء فيما يتعلق بنقل

الأشخاص، الحالة التي تتعلق بشرط الإعفاء من المسؤولية عن التأخير أو عن الأضرار غير البدنية التي تصيب الراكب، وفي ذلك نصت المادة 66 من القانون التجاري على أنه: "يجوز للناقل استنادا لاشتراط كتابي مدرج في سند النقل ومطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل ومبلغ للمسافر، وفيما عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه بنفسه أو من مستخدمه إعفاءه كليا أو جزئيا من مسؤوليته عن التأخير أو الأضرار غير البدنية الحاصلة للمسافر".

ويلاحظ أن هذا النص أجاز شرط الإعفاء من الأضرار التي تصيب الراكب في حالتين، الأولى حالة التأخير، والثانية في حالة الأضرار غير البدنية.

وغني عن البيان أن الأضرار غير البدنية تشمل الأضرار التي لحقت بأمتعة الراكب أو أشيائه التي لا توجد تحت حراسته، وإنما في حراسة الناقل وتابعيه⁽¹⁾. ويرى البعض أن الحكمة من تقرير هذا الحكم تعود إلى أن الضرر الذي يصيب الركاب يكون عادة طفيفا لا يساوي الإرهاق المترتب عن رفع دعاوى المسؤولية، كما أن الأضرار غير البدنية لا تتعلق بالنظام العام، لذلك يجوز للناقل اشتراط إعفائه كليا أو جزئيا من المسؤولية الناشئة عن التأخير أو عن الأضرار غير البدنية التي تلحق بالراكب، على أنه، ليس للناقل أن يتمسك بشرط الإعفاء في هذه الأحوال، إذا صدر غش أو خطأ جسيم منه أو من تابعيه⁽²⁾

(1) يكون الراكب مسئولاً عن أشيائه التي تحت حراسته بعقد النقل.

(2) أحمد سليم فريز، المرجع السابق، ص104.

المطلب الثانيتقديم دعوى مسؤولية الناقل البحري

وفيما يتعلق بأجل رفع دعوى التعويض⁽¹⁾، نظم القانون البحري أحكام تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري في المادتين 853-854 منه، حيث نصت المادة 853 من ق.ب.ج على أنه: "تخضع الدعاوى المتعلقة بالتعويض عن الضرر والنتيجة عن وفاة أحد المسافرين أو الإصابات الجسمية أو فقدان الأمتعة أو لضرر لحق بها لتقادم مدته سنتان، ويوقف هذا التقادم أو ينقطع وفقا لأحكام القانون العام. ونصت المادة 854 من ق.ب.ج على أنه: 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،

ج- في حالة الإصابات الجسمية الواقعة خلال النقل والتي يتوفي على إثرها 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".

⁽¹⁾ وعلى ضوء التعديل الجديد لاتفاقية أثينا المتعلقة بنقل المسافرين وأمتعتهم عن طريق البحر لسنة 2002، ثم الأخذ في الاعتبار خصوصيات حوادث النقل البحري للركاب من خلال تعديل الأحكام القانونية بخصوص التقادم ، وذلك من خلال نص المادة 09 من البروتوكول، حيث استمر العمل بمدة السنتين كمدة لتقادم أية دعوى للحصول على تعويضات ناشئة عن وفاة راكب أو إصابته الجسمية مثلما هو منصوص عليه في الاتفاقية الدولية في نسختها الأصلية، غير أن التعديل مس الأحكام المتعلقة بقواعد تعليق وقطع فترات التقادم ، فبموجب نص المادة 09 من البروتوكول المعدلة لنفس المادة 3/16 من الاتفاقية في نسختها الأصلية على أنه "يحدد قانون المحكمة التي تنظر في الدعوى أسس تعليق وقطع فترات التقادم، إلا أنه لا يجوز في أي حال من الأحوال رفع دعوى في ظل هذه الاتفاقية بعد انقضاء الفترات الزمنية التالية:

أ. مدة خمس سنوات تبدأ من تاريخ نزول الراكب، أو من التاريخ الذي كان يجب فيه أن يتم النزول إذا كان أيهما لاحق أو تم في وقت سابق.

ب- لمدة ثلاث سنوات ابتداء من التاريخ الذي علم المدعي أو كان من المع لوم أن يكون قد علم وقوع الضرر أو الخسارة أو الأضرار الناجمة عن الحادث.

إن التقادم الذي أورده القانون البحري أحكامه قاصرة على دعوى التعويض المرفوعة على الناقل عن الضرر الناشئ عن وفاة المسافرين أو إصابته البدنية، ودعوى التعويض المرفوعة على الناقل عن الضرر الناشئ و عن نقل الأمتعة أي فقد أو هلاك أو تلف الأمتعة.

وإذا حدد القانون البحري على هذا النحو دعاوى التعويض التي تخضع للتقادم الذي أورده، فإن الدعاوي الأخرى التي قد تكون ناشئة عن عقد نقل الأشخاص تخضع بالتالي للتقادم العادي، ومثال هذه الدعاوي الأخيرة: (1)

* الدعوى الناشئة عن قيام الناقل بتسكين المسافرين في درجة أقل مما تم تحديده في العقد المتفق عليه، أو تقصيره في الخدمات التي التزم بها بموجب عقد النقل المبرم بينه وبين المسافرين، وعلى العموم دعوى مطالبة الناقل بالتعويض بسبب سوء التنفيذ طالما لم ينشأ عن ذلك وفاة للمسافر أو إصابته البدنية أو تأخير الوصول، أو فقد أو هلاك أو تلف الأمتعة.

* دعوى المسافرين بطلب فسخ العقد لتعذر السفر أو لإجراء الناقل تعديلا جوهريا في مواعيد السفر أو في خط سير السفينة أو في موانئ الرسو المتوسطة المعلن عنها.
* دعوى التعويض التي قد يرفعها الناقل على المسافرين عما أحدثه الأخير من أضرار بالسفينة.

* دعوى الناقل بطلب الأجرة من المسافرين.

* دعوى التعويض التي يرفعها المسافرين بالمجان عما لحقه من أضرار، إذ التقادم في هذه الحالة هو التقادم المقرر لدعوى المسؤولية التقصيرية.

وقد كان حريا بالمشرع بغية السرعة في إنهاء المنازعات الناشئة عن عقد نقل الأشخاص بحرا، تقرير تقادم قصير مدته سنتين لكافة الدعاوى الناشئة عن ذلك العقد التي لم تعرض لها المادتين 853-854 من القانون البحري اتساقا مع نهجه بصدد نقل البضائع بحرا.

(1) كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، طبعة 2007، بند 972.

إذ تنص المادة 743 من ذات القانون على أن الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع تنقضي بمرور عام واحد، بيد أنه يمكن تمديد هذه المدة إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى⁽¹⁾.

الفرع الأول

تقديم دعوى التعويض عن الوفاة والإصابة

فيما يتعلق بتقديم التعويض عن الوفاة والإصابة، فإنها تخضع لأحكام نص المادة 854 الفقرات أ، ب، ج. والناقل يلتزم بسلامة المسافر أي بتوصيله سليما إلى ميناء الوصول، وهذا الالتزام يتحدد زمنيا بفترة عمليات النقل، التي تشمل فترة تواجد المسافرين داخل السفينة وعمليات الصعود إليها والنزول منها، سواء تمت في ميناء القيام أو في ميناء الوصول أو ميناء متوسط، ذلك أن هذه العمليات تعد من العمليات الضرورية المرتبطة بعملية النقل فتأخذ حكمها، والمسافر يتعرض بلا شك للمخاطر الحقيقية للنقل ليس فقط خلال فترة تواجده بالسفينة، وإنما أيضا أثناء عمليات الصعود إليها أو النزول منها⁽²⁾.

وعلا بنطاق مسؤولية الناقل على هذا النحو، فقد يعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن وفاة الراكب أو إصابته ترجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه. والسبب الأجنبي قد يكون القوة القاهرة أو فعل المضرور أو فعل الغير، فالتزام الناقل بسلامة المسافر على هذا النحو هو التزام بتحقيق نتيجة⁽³⁾. وبذلك يمكن القول أن طلب التعويض عن وفاة المسافر أو إصابته يمكن أن يأخذ إحدى الصور التالية⁽⁴⁾:

* أن طلب التعويض المقدم من المسافرين عن إصابته يستند حتما إلى عقد النقل ذاته، ومن ثم يكون أساسه المسؤولية العقدية.

(1) إيمان فتحى حسن الجميل، المرجع السابق، ص 186-187.¹

(2) كمال حمدي، المرجع السابق، بند 960.

(3) مصطفى كمال طه، العقود التجارية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005، ص 212.

(4) كمال حمدي، المرجع السابق، بند 965.

* إن طلب التعويض المقدم من ورثة المسافرين عن وفاته إما أن يستند إلى العقد⁽¹⁾، أو إلى الخطأ التقصيري⁽²⁾، ومن ثم يكون أساسه المسؤولية العقدية أو المسؤولية التقصيرية، وقد يستند إلى المسؤوليتين معا.

* إن طلب التعويض المقدم ممن يعلوهم المسافرين عن وفاته لا يتصور أن يستند إلا إلى الخطأ التقصيري، ومن ثم فأساسه دائما المسؤولية التقصيرية.

والموضح من نص المادة 854 أنها تعرض لتقادم دعوى مسؤولية الناقل العقدية، وإذا ما لحقت بالمسافر إصابة بدينة تبدأ مدة التقادم من تاريخ مغادرته السفينة.

وإذا حدثت الوفاة أثناء تنفيذ عقد النقل البحري، فسريان مدة التقادم يكون من اليوم الذي كان يجب أن يغادر فيه المسافر السفينة، أما إذا حدثت الوفاة بعد مغادرة المسافر

للسفينة ولكن بسبب حادث وقع أثناء تنفيذ عقد النقل، فإن مدة تقادم دعوى التعويض التي يرفعها الورثة من تاريخ الوفاة، بشرط ألا تتقضي مدة ثلاث سنوات من تاريخ مغادرة السفينة.

مثال على ذلك: إذا حدث الوفاة لأحد المسافرين مثلا بعد سنة وثمانية أشهر من تاريخ مغادرة السفينة، فيكون للورثة مدة سنة وأربعة أشهر فقط لرفع دعوى التعويض وليس سنتان.

وكذلك إذا أصيب المسافر أثناء السفر بسبب سقوط جسم صلب على رأسه أثناء سيره في ممرات السفينة فيسعف ويغادر السفينة وهو مصاب، ثم يقضي نحبه بعد ثلاثة أشهر من تاريخ مغادرة السفينة، فتسرى مدة الانقضاء من تاريخ الوفاة، هذا إذا استندت دعوى المسؤولية إلى الوفاة، أما إذا أقيمت دعوى المسؤولية على أساس

⁽¹⁾ ذلك أنه إذا أدت إصابة المسافر إلى وفاته من قبل رفع دعواه فإنه يكون أهلا لما يسبق الموت ولو بلحظة لكسب الحقوق، ومن بينها حقه في التعويض عن الضرر الذي لحقه، وحسبما يتطور إليه هذا الضرر ويتفاقم ومتى ثبت له هذا الحق قبل وفاته، فإن ورثته يتلقونه عنه في تركته، ويحق لهم مطالبة الناقل به تأسيسا على تحقق مسؤولية الأخير بمقتضى عقد النقل الذي كان المورث طرفا فيه، ويصدق ذات النظر على حالة ما إذا رفع المسافر دعوى تعويض عن إصابته، مع الاحتفاظ بحق تكملة التعويض إن وقعت الوفاة، إذ يكون لورثته بعد وفاته إقامة الدعوى بتكملة التعويض. "

⁽²⁾ وحيث يكون أساس دعوى المسؤولية التقصيرية، فإن دعوى التعويض وفقا لنص المادة 133 من القانون المدني تسقط بانقضاء خمسة عشرة سنة من يوم وقوع العمل غير المشروع.

الإصابة، فتسري مدة التقادم من اليوم التالي لمغادرة السفينة، ولما كان من غير المقبول تعليق بدء سريان مدة الانقضاء على حدوث الوفاة وهي واقعة لا يعلم وقوعها إلا الله عز وجل. فقد أسقط النص الدعوى على أي حال بعد انقضاء ثلاث سنوات من تاريخ مغادرة المسافرين السفينة.

ولهذا فمن الخير للمسافر مصابا أن يقيم الدعوى على أساس الإصابة أولا، مع الاحتفاظ بحق طلب تكملة التعويض إن وقعت الوفاة فإذا حدثت بعد سنة ونصف مثلا من مغادرة السفينة، كان للورثة سنة ونصف أخرى لإقامة الدعوى بتكملة التعويض، فإذا تراخوا في إقامة هذه الدعوى حتى انقضاء السنوات الثلاث جاز الدفع في مواجهتهم بالانقضاء، ولا يقبل منهم أن مدة السنتين من تاريخ الوفاة لم تقتضي (1). عرضت المادة 11 من اتفاقية بروكسل في فقرتها الثانية لبيان مدة تقادم الدعوى في حالة وفاة الراكب أو إصابته الجسدية (2) وأن هذه المدة هي سنتين (3).

وفي خصوص احتساب بدء مدة التقادم فقد تكفلت بيانه الفقرة الثالثة من ذات المادة، وفق أحكامها فإن مدة التقادم تحسب "أ- في حالة الإصابة الجسدية اعتبارا من تاريخ نزول الراكب. ب- في حالة الوفاة الحاصلة خلال عملية النقل، اعتبارا من التاريخ الذي كان ينتظر أن يترك فيه الراكب السفينة ولكن الوفاة حالت بينه وبين مغادرة السفينة وفي حالة الإصابة الجسدية الحاصلة خلال عملية النقل والتي تسببت في وفاة الراكب بعد نزوله من السفينة تحسب من تاريخ الوفاة. وعلى أي حال فإن الفترة الزمنية هذه لا يجوز أن تتجاوز الثلاث سنوات اعتبارا من تاريخ النزول من السفينة، فلو رفعت دعوى عن الإصابة الجسدية الحاصلة للراكب أثناء النقل بعد مرور عام من تاريخ نزوله من السفينة يبقى للورثة مدة عامان لرفع دعوى المسؤولية خلالها وإلا

(1) إيمان فتحس حسن الجميل، المرجع السابق، ص 190-191. 1

(2) ومن التعاريف التي أوردتها المادة الأولى من الاتفاقية فإنه يقصد بعبارة "الراكب" الشخص فقط الذي ينقل على سفينة بموجب عقد نقل.

(3) نصت المادة 16 من اتفاقية أثينا في فقرتها الأولى على تقادم الدعوى في حالة وفاة الراكب وإصابته الجسدية، وكذلك في حالة فقدان الأمتعة أو إصابته بأضرار وأن تلك المدة هي سنتين.

تتقدم الدعوى⁽¹⁾. وأشارت إلى أنه يسري قانون المحكمة التي تولت القضية على المسائل بوقف أو انقطاع التقادم⁽²⁾.

وأضافت تلك الفقرة أنه: (ولكن في أية حالة لا يجوز تولي أي قضية مشمولة بأحكام هذه المادة بعد مضي ثلاث سنوات من تاريخ نزول الراكب من السفينة، ويعني هذا أنه لا يصح أن يترتب على وقف التقادم أو انقطاعه تجاوز مدة ثلاث سنوات. وتجزئ الفقرة الرابعة من المادة 16 تمديد مدة التقادم⁽³⁾، على أن يكون ذلك بموجب تصريح من الناقل، أو نتيجة اتفاق يعقد بين الأطراف بعد وقوع الضرر، وأنه يجب أن يدون كل من التصريح أو الموافقة كتابة ويعني ذلك أنه لا يصح أن يكون التصريح أو الموافقة شفاهة⁽⁴⁾).

الفرع الثاني

تقديم دعوى التعويض عن هلاك أو تلف الأمتعة

يشمل التزام الناقل نقل أمتعة المسافرين في الحدود التي يعينها العقد أو العرف"، وأمتعة المسافرين على ثلاثة أنواع:
الفقرة الأولى: الأمتعة المسجلة:

وهي أمتعة يسلمها المسافر إلى الناقل مقابل إيصال وتسجل في دفتر خاص، وتشمل الحقائب والأشياء التي يودعها المسافر عند الربان أو عند الشخص الذي يكلفه الناقل بحفظ الودائع في السفينة، والعربات والمركبات التي يسلمها المسافر إلى الناقل لنقلها معه على السفينة، وتعامل هذه الأمتعة معاملة البضائع لأنها توضع في عابرة السفينة⁽⁵⁾.

وتعد من الأمتعة المسجلة السيارات وغيرها من المركبات التي يسلمها المسافر إلى الناقل لنقلها معه على السفينة.

⁽¹⁾ وهي نفس الأحكام التي اشتملت عليها نص المادة 16 من اتفاقية أثينا لسنة 1974 .

⁽²⁾ فإذا كانت الدعوى معروضة أمام محكمة جزائرية فإن وقف وانقطاع التقادم الواردة في القانون المدني هي الواجبة الأعمال.

⁽³⁾ ولا بد لنا العمل على قيام الناقل بالتصريح أو الموافقة بما يقوم مقام الكتابة بالإقرار أو اليمين الحاسمة.

⁽⁴⁾ على أنه يمكن إثبات التصريح أو الموافقة بما يقوم مقام الكتابة بالإقرار أو اليمين الحاسمة.

⁽⁵⁾ إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 192 .

فهذه الأمتعة يسلمها المسافر إلى الناقل عند السفر ويحتفظ بها طوال فترة السفر ويسلمها للمسافر عند مغادرة السفينة.

وتسري على نقل الأمتعة المسجلة أحكام عقد نقل البضائع فيما عدا حكم التحديد القانوني لمسئولية الناقل عن هذه الأمتعة، وحكم المادة 853 الخاص بتقادم الدعاوى الناشئة عن نقل الأمتعة فمقتضى إعمال أحكام عقد نقل البضائع على نقل الأمتعة المسجلة، أن التزام الناقل بصدد نقل هذه الأمتعة هو التزام بتحقيق نتيجة هي توصيلها سالمة، فلا يبرأ الناقل من المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه أولئك أو لأحد من تابعيه وأن الناقل يحرم من تحديد المسؤولية عن هلاك الأمتعة المسجلة أو تلفها، إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر منه أو من نائبه أو من أحد تابعيه، بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث⁽¹⁾.

الفقرة الثانية: الأمتعة غير المسجلة:

هي أمتعة يحتفظ بها المسافر معه وهي تتضمن عادة متعلقاته الهامة والشخصية أو تلك التي تكون محلا لاستخدامه الشخصي، فيسأل الناقل عن هلاكها أو تلفها، إذا ثبت أن الضرر يرجع إلى خطأ الناقل أو خطأ من ينوب عنه أو عن خطأ تابعيه. إن مسؤولية الناقل عن الأمتعة غير المسجلة تقوم على فكرة الخطأ واجب الإثبات، لأن التزام الناقل في هذا الموضوع هو التزام ببذل عناية، فهذا يعني أنه يقع على عاتق المضرور (المسافر) عبء إثبات خطأ الناقل والضرر وعلاقة السببية، وذلك لأن الأمتعة غير المسجلة تبقى في حوزة المسافر وتكون له السيطرة عليها في حفظها والعناية بها، فلا يسأل الناقل عنها إلا إذا أثبت المضرور أن هلاك أو تلف هذه الأمتعة يرجع إلى خطأ الناقل أو من ينوب عنه، وكذلك لا يجوز للربان أن يحبس أمتعة المسافرين غير المسجلة وفاء لأجرة النقل⁽²⁾.

⁽¹⁾ على أنه لا محل لإعمال الحكم الوارد في المادة 807 بصدد نقل البضائع، ومقتضاه عدم جواز تمسك الناقل بتحديد المسؤولية إذا قدم الشاحن بيانا عن طبيعة البضاعة وقيمتها، إذ مناط إعمال هذا الحكم أن يذكر هذا البيان في سند الشحن والحال في مادة نقل أمتعة المسافرين أنه لا يصدر سند شحن.

⁽²⁾ عهد الوهاب عرفة، الوسيط في التعويض المدني عن المسؤولية المدنية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، بدون طبعة، ص135.

الفقرة الثالثة: الأمتعة المودعة:

وهي أمتعة غير مسجلة ولكن الراكب يودعها عند الربان أو عند الشخص المكلف بحفظ الودائع على السفينة، مثل المجوهرات أو الأشياء الثمينة. وهذه الأمتعة على الرغم من أنها تعامل معاملة الأمتعة غير المسجلة، إلا أن الناقل يلتزم بتعويض المسافرين عن كامل الضرر الذي لحق به أو إذا حدث فقد لهذه الأمتعة المودعة أو تلف لحق بها. وذلك نظرا لعظم شأنها وعلو قيمتها. وتنص المادة 846 من ق.ب.ح. بأنه: لا يعد الناقل مسئولا عن فقدان النقود والسندات و الأشياء الأخرى ذات القيمة كالذهب و الفضة و الساعات و المجوهرات و الآثار الفنية، ماعدا الاتفاق الصريح و الكتابي.

تنص الفقرة الأولى من المادة 16 من اتفاقية أثينا لسنة 1974 على تقادم مدته سنتين بالنسبة للدعاوى الخاصة بهلاك الأمتعة وتلفها⁽¹⁾، على أنه يجدر بنا قبل بيان أحكام تقادم هذه الدعاوى أن نشير إلى أن المادة 15 من الاتفاقية أقامت من عدم إبلاغ الناقل من جانب الراكب بالأضرار التي لحقت بأمتعة القمرة⁽²⁾، وبقية الأمتعة، قرينة على أن الراكب قد تسلم الأمتعة في حالة جيدة⁽³⁾.

⁽¹⁾ وفق التعاريف التي أوردتها المادة الأولى من الاتفاقية فإن "أمتعة تعني كل متاع أو مركبة منقولة من قبل الناقل وفقا لعقد نقل باستثناء: أ - الممتلكات أو المركبات المنقولة وفقا لعقد إيجار أو بوليصة شحن، أو عقد يتعلق بصفة رئيسية بنقل البضائع و ب - حيوانات حية.

⁽²⁾ ووفق التعاريف التي أوردتها المادة الأولى من الاتفاقية، فإن أمتعة القمرة تعني الأمتعة التي يصطحبها الراكب في قمرته، أو تلك التي هي بحوزته وتحت حراسته أو مراقبته، وتشمل أيضا الأمتعة التي يملكها الراكب والموجودة ضمن مركبته أو على ظهرها.

⁽³⁾ وقد فرقت المادة بصدد الميعاد الواجب فيه الإبلاغ بين حالة ما إذا كانت الأضرار ظاهرة وحالة ما إذا كانت الأضرار غير ظاهرة.

وتورد المادة الأولى من الاتفاقية والخاصة بالتعاريف ما يلي:

7- فقد أو تلف الأمتعة: تعني أيضا العطب المادي المتأتي من أن الأمتعة لم تسلم إلى الراكب في حدود مهلة معقولة، اعتبارا من تاريخ وصول السفينة التي نقلت عليها الأمتعة، أو تلك التي كان منتظرا أن تنقل عليها، ولكن هذا لا يشمل التأخير الناجم عن ازدحام العمل".

والأمر في هذا الصدد أننا نكون أمام عطب لحق بالأمتعة ناجم عن التأخير في تسليمها، فلا يعني التأخير في ذاته أي لمجرد التأخير في تسليم الأمتعة دون أن يلحقها ضرر يندرج في مفهوم الاتفاقية لفقد أو تلف الأمتعة، فالضرر الناجم عن مجرد التأخير في التسليم، والذي هو بالضرورة ضرر اقتصادي، فالتأخير في هذه الحالة سبب للتلف الذي هو حالة من حالات المسؤولية وليس التأخير بذاته هو حالة المسؤولية، بدليل أنه ليس هناك مسؤولية وفقا للاتفاقية عن التأخير وهذا الأمر لم تعرض له الاتفاقية.

وتحسب مدة التقادم في حالة هلاك الأمتعة وتلفها، ووفقا للبند ج من الفقرة الثانية من (المادة 16) اعتبارا من تاريخ نزول الراكب، أو اعتبارا من التاريخ الذي كان متوقعا أن يتم وبدءا من التاريخ أيهما أبعد. والفقرتان (3-4) من المادة (16) من الاتفاقية، تسريان على حالة هلاك الأمتعة أو تلفها.

الفرع الثالث

تقديم دعوى التعويض عن أضرار التأخير

نظم المشرع الجزائري ضمن قواعد القانون البحري الأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري عن وفاة الراكب أو إصابته الجسدية وعن هلاك الأمتعة و تلفها، إلا أنها لم تتطرق لمسؤوليته عن تأخير وصول الراكب أو تأخير تسليم الأمتعة، وذلك بخلاف بعض التشريعات الأخرى⁽¹⁾.

يسأل الناقل عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في تنفيذ الالتزامات التي يربتها عليه العقد، إلا إذا أثبت أن هذا التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه. فيعتبر الناقل قد تأخر في تنفيذ التزامه بالنقل إذا لم ينفذه في الميعاد المتفق عليه في تذكرة السفر، أو الميعاد الذي يتم تنفيذه من جانب الناقل العادي في الظروف المماثلة، إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق فالناقل العادي هو الناقل المتوسط الحرص أي غير الغافل أو شديد اليقظة، والمعيار هنا هو معايير موضوعي أو معيار عام، وضرر التأخير يتمثل في النتائج التي تترتب عليه، والذي يكون ضررا اقتصاديا يتمثل في فوات كسب أو وقوع خسارة.

ودعوى المسؤولية عن التأخير لا تثير أي صعوبة في فرض وجود اتفاق على تنفيذ التزام النقل في الميعاد المتفق عليه بين الناقل والمسافر، لأن عدم تنفيذ الناقل لالتزامه يعرضه للمساءلة ويكون لدينا خطأ عقدي، فلا يحتاج المدعي إلى إثبات الخطأ باعتبار أن علاقة السببية بين الخطأ والضرر مفروضة، أما في حالة عدم وجود اتفاق بينهما على تنفيذ الالتزام بالنقل في مدة معينة، فإن الميعاد الواجب فيه تنفيذ الالتزام هو ميعاد تنفيذ الناقل العادي لالتزامه بالنقل، ومن ثم يكون المدعي مطالباً بإثبات ذلك الميعاد. ويعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن هذا التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو أحد من تابعيه فيه.

⁽¹⁾ نص قانون التجارة البحرية المصري على مسؤولية الناقل البحري للأشخاص عن التأخير في تنفيذ التزاماته التي يربتها عليه العقد ضمن نص المادة 262 التي تنص على أنه "يسأل الناقل عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في تنفيذ الالتزامات التي يربتها عليه العقد إلا إذا أثبت أن هذا التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه". كما تضمن الأحكام المتعلقة بتقديم دعوى التعويض عن أضرار التأخير، حيث نصت المادة 2/263 منه على أنه: "تنقضي دعوى التعويض عن الضرر الناشئ عن تأخير الوصول بمضي ستة أشهر من اليوم التالي لمغادرة المسافر السفينة".

و تسري مدة الانقضاء في حالة التأخير من اليوم التالي لمغادرة المسافر السفينة، سواء في ذلك أغارها في ميناء الوصول أم في ميناء آخر (1).
و كذلك تسري المدة من اليوم التالي لمغادرة السفينة في حالة الإصابة، سواء في ذلك أعمل الأخطار المنصوص عليه في المادة 851/أ من قانون التجارة البحرية أم لم يعمل.

وليس من الضروري إخطار المسافر للناقل في حالة التأخير، لأن مهمة الإخطار هي إنشاء قرينة لصالح الناقل في حالة الإصابة البدنية أو الأضرار التي تلحق الأمتعة.

أما عن حالة التأخير فهو أمر ثابت في الأوراق الرسمية التي تحملها السفينة وسجلات الموانئ، فلا حاجة لأي إخطار ولا يتصور القول بوجود قرينة على الوصول في الميعاد (2).

هذا، ولم يخرج المشرع الجزائري عما هو مستقر عليه في وسائل النقل الأخرى، عبر البر أو البحر، من اعتبار المدة المحددة لرفع دعوى المسؤولية ضد الناقل مدة تقادم لا مدة سقوط. وترتبط على ذلك تسري القواعد المتعلقة بالوقف والإنقطاع الواردة في القواعد العامة على مدة تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري كالم حصل انقطاع في مدة التقادم فيبدأ حساب مدة التقادم من جديد ومن تاريخ انتهاء الأثر الناجم عن سبب الانقطاع، كأن ترفع الدعوى أمام محكمة غير مختصة، وكذلك كلما تم وقف هذا التقادم، فيستكمل حساب مدة التقادم ابتداء من زوال العارض الذي أدى وقف المدة مع احتساب المدة السابقة على ذلك.

وحسنا ما فعل المشرع الجزائري بإصباح وصف التقادم على مدة السنتين، ذلك أنه إذا كان أن تراعى مصلحة الناقل في الإسراع في إنهاء دعاوى المسؤولية بتقرير مدة قصيرة لتقادمها، فإن مراعاة مصلحة الراكب كانت في وقف هذه المدة أو انقطاعها إذا وجد سبب لذلك.

(1) إيمان فنحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 194-195.

(2) محمود مختار بربري، قانون التجارة البحرية، 1999، بند 46-8.

لا شيء أهم بالنسبة للراكب من أن يضمن سلامته وألا يتعرض لأي خطر أضرار في خلال النقل البحري، ولكنه في حال تعرضه لهذا الخطر أو ذاك ضرر فإنه يكون من مصلحته أن توجد آليات تضمن جبر الضرر اللاحق به كما وكيفا، إذ تكون غايته في هذه الحالة نيل التعويض بطريقة تجنبه عناء اللجوء إلى أروقة المحاكم وما يترتب عن ذلك من مضيعة للوقت و الجهد و المال من جهة أولى، وأن يكون مبلغ التعويض في كل الحالات سواء لجأ إلى القضاء أو لم يلجأ إليه عادلا و مرضيا له من جهة ثانية.

لأجل ذلك أحاط المشرع، لا سيما الدولي، في ظل التوجه الجديد نحو حماية الطرف المتضرر من أية علاقة، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص بمجموعة من الضمانات التي جاءت في شكل آليات من شأنها أن تؤدي دورا فعالا في التعزيز من حماية ضحايا حوادث النقل البحري بما يكفل لهم الحق في تعويض منصف وعادل في أسرع وقت.

ولعل أهم هذه الآليات نظام التأمين من مسؤولية الناقل اتجاه المسافرين بالنظر للوظيفة التعويضية التي يؤديها لصالح المضرورين، ولكن دوره لا يقف عند هذا الحد وإنما يتعداه على اعتبار أن الناقل بالتأمين من مسؤوليته فهو يحمي مركزه المالي من العواقب السلبية التي قد تتجم عن قيام مسؤوليته.

المطلب الأول

التأمين من مسؤولية الناقل البحري

ظهر التأمين من المسؤولية في بدايته كنظام تابع للتأمين البحري، إذ سمح لمجهز السفينة أن يؤمن ضد أخطار القبطان، وقد جاء تنظيم التأمين من المسؤولية في فرنسا بالقانون الصادر في 13 يوليو سنة 1930، ولكن هذا القانون كان مقرا لما كان سائدا قبل إصداره، حيث أن التأمين كان معروفا و ساريا قبل تدخل المشرع⁽¹⁾.

(1) أمجد محمد منصور، المرجع السابق، ص 113 .¹

وقد كانت النظرة إلى التأمين من المسؤولية المدنية في نهاية القرن الماضي وحتى أوائل القرن الحالي على أنه عمل غير أخلاقي، حيث ارتبطت تلك المسؤولية بفكرة الخطأ، ومن ثم فإن التأمين عليها كان يعني التأمين عن الأخطاء.

غير أن هذه النظرة بدأت في النزول تدريجياً بتراجع فكرة الخطأ كأساس وحيد للمسؤولية وظهور الخطأ المفترض والمسؤولية الموضوعية ولبناتها فكرة المخاطر وتحمل التبعة. وكان ذلك من آثار الاكتشافات العلمية وسيادة الماكينة وما استحدثته من مخاطر.

إن التأمين البحري لاسيما فيما يتعلق بالتأمين من مسؤولية الناقل، له تاريخ تميز بالتردد والإحجام من شركات التأمين، وانتهى كما نشهد اليوم بالإقدام عليه واتساع سوقه⁽¹⁾.

وإذا كان التقدم الذي أحرزه الإنسان في تقنية صناعة السفن قد ترك بصماته على طبيعة ومدى مسؤولية الناقل البحري، فإن هذا التقدم قد انعكس وبصورة واضحة على التأمين البحري ونظمه ولاسيما التأمين من مسؤولية الناقل إذ أسهم في استبعاد شبح الكثير من مخاطر السفر بحراً، الأمر الذي توارث معه أيضاً الكثير من مخاوف شركات التأمين تبعاً للتناقض النسبي الملحوظ لكوارث النقل البحري إذا ما قورنت بعدد الرحلات وعدد الركاب.

ومع ذلك فإن هذه التطورات في فن صناعة السفن قد خلقت بدورها مخاطر من نوع جديد، حيث وجدت السفن العملاقة والتي تحمل في جوفها عدة مئات من البشر، مما يقلل كاهن الناقلين وشركات التأمين بتعويضات ضخمة في حادث واحد لهذا النوع من السفن. ويقوم التأمين من مسؤولية الناقل البحري بدور هام في هذا المجال ويتعاضم هذا الدور بتصاعد الحد الأقصى التعويض، كما هو الحال اليوم في ظل الحد الأقصى لبروتوكول تعديل اتفاقية أثينا لسنة 2002، إذ يوفى التأمين من المسؤولية كما سلف القول بين حرية وحركة ونشاط الناقل البحري وبين ضمان حصول ضحايا كوارث النقل البحري على التعويضات المقررة.

⁽¹⁾ أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر الجامعي، القاهرة، 1995، ص 368-369.

وليس صحيحا تماما ما يذهب إليه البعض إلى أن التأمين مضيع للأثر الوقائي لمسؤولية الناقل البحري بما قد يدفعه إلى عدم الحيطة والحذر أو إهماله وتابعيه لمقتضيات أمن وسلامة الرحلة البحرية حيث المسؤولية محدودة ومؤمن عليها ذلك لأن الذي يجعل الناقل البحري وتابعيه يحجمون عن ارتكاب خطأ أو إهمال ليس هو تقرير مسؤوليته المدنية تجاه المسافرين، وإنما ما قد يترتب على الخطأ أو الإهمال من فقد السفينة ذاته أو فقد طاقمها.

لا نثير دراسة التأمين من مسؤولية الناقل البحري للأشخاص صعوبات كثيرة بحسبان أن أحكامه هي كقاعدة عامة تطبيق لقواعد وأحكام التأمين من المسؤولية المدنية بوجه عام ولذلك فإننا لسنا بحاجة في هذا المقام إلى الاستطراد في بحث أحكامه وستقتصر دراستنا لهذا التأمين على إلقاء بعض الأضواء على مبرراته وأهم النقاط في نظامه القانوني من حيث طبيعته ونطاقه.

وحول مبررات التأمين من مسؤولية الناقل البحري، فلقد لُكن من شأن وضع حد أقصى للتعويض لمسؤولية الناقل البحري بمقتضى الاتفاقيات الدولية أثره في سرعة انتشار التأمين من مسؤولية الناقل لأن مقتضيات التأمين من مسؤولية الناقل البحري تفرض بالضرورة وضع حد أقصى لهذه المسؤولية حتى يمكن تغطيتها بمبالغ التأمين من المسؤولية غير المحدودة أمر يصعب تحقيقه، لاسيما في مجال مسؤولية كمثل مسؤولية الناقل البحري الدولي. وتيسير الأمر على شركات التأمين في حساب تغطية تلك المسؤولية في حوادث النقل البحري، وهو الأمر الذي كان له أثره أيضا في تطابق أحكام وثيقة هذا التأمين في معظم بلاد العالم.

ولقد أصبح التأمين من مسؤولية الناقل البحري في الجزائر إجباريا وفقا لحكم المادة 146 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات، إذ نصت هذه المادة على أنه: "يهدف التأمين على مسؤولية الناقل البحري إلى التعويض عن الأضرار والخسائر اللاحقة بالبضائع والأشخاص بمناسبة الاستغلال التجاري للسفينة".

وبهذا النص، يكون إجباريا على كل مستثمر لسفينة تعمل في إقليم الجمهورية الجزائرية أن يؤمن لتغطية مسؤوليته عن الأضرار التي تصيب الركاب والأمتعة والبضائع التي تكون على متن السفينة⁽¹⁾.

ومع التأمين من مسؤولية الناقل البحري تضاءلت في الواقع أهمية أساس تلك المسؤولية، وأصبح لا يلفت إليه كثيرا، حيث يأخذ المؤمن مكان الناقل البحري، ويقع على كاهله تعويض الضحايا من المسافرين أو ورتتهم. والتأمين من المسؤولية المدنية عموما هو ع قد يلتزم بمقتضاه المؤمن بضمان الأضرار التي تلحق بالمؤمن له نتيجة لملاحقة الغير له بسبب المسؤولية المدنية وما قد يترتب عليها مقابل أقساط يدفعها المؤمن له⁽²⁾.

وعلى ذلك يكون التأمين من مسؤولية الناقل البحري للأشخاص هو العقد الذي تلتزم بمقتضاه شركة بمقتضاه شركة التأمين (المؤمن لديه) بضمان الأضرار التي قد يتعرض لها الناقل البحري من جراء مطالبات المسافرين أو ورتتهم عن طريق دعوى المسؤولية، وذلك مقابل الأقساط التي يدفعها الناقل.

وهذا التأمين لا يبرمه الناقل البحري لصالح الضحايا من المسافرين أو ورتتهم وإنما لصالحه الخاص، فهو تأمين عن الأضرار التي تلحق الناقل شخصا نتيجة لتحريك دعوى المسؤولية عليه، وما قد يترتب عليها من دفع تعويضات. وليست نتيجة دعوى المسؤولية هي فقط التي يضمنها هذا التأمين، أي مبالغ التعويض التي قد يحكم بها على الناقل البحري في حالة تقرير مسؤوليته، بل يمتد ضمان المؤمن ليشمل كافة المصاريف والنفقات التي يتكبدها الناقل في سبيل التخلص من المسؤولية، بصرف النظر عن نجاح ذلك أو فشله، ذلك لأن الكارثة التي يضمن هذا التأمين أضرارها هي تحريك مسؤولية المؤمن له، سواء بحق أو بدونه، فملاحقة الناقل

⁽¹⁾ بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع و التطبيق، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1430هـ-2009م ص.90 و ص.102

⁽²⁾ جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، الطبعة الخامسة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007، ص.179.

البحري من قبل المسافرين أو وراثتهم بسبب مسؤوليته هذه فهي إذن مصدر الضرر الذي يحرك هذا التأمين ولهذا قيل بحق أنه تأمين ضد دعوى المسؤولية.

والتأمين من مسؤولية الناقل البحري هو تأمين بمعنى الكلمة يؤكد المسؤولية ولا ينفىها، وهو على هذا النحو لا يعتبر مجرد اتفاق من اتفاقات الإعفاء من المسؤولية، وهو تأمين من الأضرار، ويهدف كما سبق القول إلى ضمان الناقل البحري من رجوع المسافرين أو وراثتهم عليه بالمسؤولية ويقوم التأمين من المسؤولية في هذه الحالة بضمان الضرر الذي يلحق الناقل البحري من الآثار السلبية نتيجة لنشوء دين التعويض الذي يلقى ذمته تبعاً لتقرير مسؤوليته أمام الضحايا من المسافرين أو وراثتهم، ولذلك يطلق عليه التعويض أحياناً "تأمين الدين" (assurance dette)

ولأن التأمين من المسؤولية هو تأمين من الأضرار، فإن الطبيعة التعويضية (Nature indemnitaire) لهذا التأمين هي التي تسود العلاقة بين أطرافه، وبمعنى آخر فإن مبلغ التأمين لا يعتبر مبلغاً جزافياً لا يستحق منه إلا ما يتوازى مع الضرر الفعلي، يستوي في ذلك المؤمن له (الناقل البحري) أو الضحايا من المسافرين أو وراثتهم ويقوم التأمين من مسؤولية الناقل البحري بدور الضمان المزدوج فمن ناحية، يضمن للناقل البحري الآثار السلبية التي قد تلحق بزمته تبعاً لتحريك دعوى المسؤولية في مواجهته من المسافرين أو وراثتهم، ويلقى للتأمين بهذا العبء، وقد يكون ثقيلاً على كاهن المؤمن.

ومن ناحية أخرى، فإن التأمين من مسؤولية الناقل البحري يكفل للضحايا مكنة الحصول على التعويضات المقررة من المؤمن وهو في الغالب أكثر يساراً، عن طريق التوجه بالدعوى المباشرة مباشرة للمؤمن للحصول تلقائياً على التعويضات المقررة دونما تدخل من جانب القاضي، أو إرهاب المسافرين أو وراثته بمصروفات قد تحول مبلغ التعويض إلى رمز (1)، ذلك لأن التأمين من المسؤولية لا يجب أن يكون مجرد عمل "أناني" égoïste من جانب المؤمن له.

يتحدد نطاق هذا التأمين طبق للشروط الاتفاقية التي تتضمنها الوثيقة المبرمة بين الناقل البحري وشركة التأمين، ومن الملاحظ تشابهه، إن لم يكن تطابق وثيق من

(1) بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 85-86 .

مسؤولية الناقل البحري على الصعيد العالمي. وربما كان وراء ذلك، من ناحية نظم التأمين المشترك وإعادة التأمين التي تهيمن على سوق التأمين البحري، ومن ناحية أخرى وكما سبق القول أثر تحديد مسؤولية الناقل في اتفاقيتي بروكسل لسنة 1961 وأثينا لسنة 1974 وتعديلاتها.

وتغطي هذه الوثيقة كافة طلبات التعويض المقدمة من المسافرين (أو ورثتهم) الذين يحملون تذاكر السفر، سواء عن أضرار الوفاة أو الإصابة أو فقد وتلف الأمتعة. وإزاء تحديد التعويض في اتفاقيتي بروكسل وأثينا بالنسبة لمسؤولية الناقل البحري، يجري العمل بين شركات التأمين والناقلين البحريين على تحديد المبالغ التي تضمنها الوثيقة إما عن طريق حد أقصى عن كل مسافر، أو عن كل حادث. وإذا كان من المقرر أن التأمين من المسؤولية المدنية عموماً يمتد أثره إلى كافة مجالات المسؤولية التقصيرية والعقدية للمؤمن له، حتى ولو تضمنت الأخطاء الجسيمة دون الأخطاء العمدية، فإن التأمين من مسؤولية الناقل البحري له طابع خاص في هذا الصدد ذلك لأن تحديد مسؤولية هذا الناقل والتي تعتبر بحق ركيزة هذا التأمين ينهار بارتكابه أو تابعيه لفعل أو إهمال بقصد إحداث الضرر أو رعونة مقرونة بإدراك احتمال حدوث الضرر، أي الخطأ الجسيم⁽¹⁾.

ولذلك كان من الطبيعي أن تستبعد من نطاقه حالات الإهمال والخطأ المتعمد والجسيم من جانب الناقل أو تابعيه، أو حالات عدم إذعانه لما تفرضه مقتضيات أمن وسلامة السفينة أو إهماله لتزويد السفينة بوثائق النقل البحري كشهادة الصلاحية وشهادة السلامة وقائمة الركاب، وغير ذلك من الواجبات الفنية. وإلى جانب ذلك، فإن التأمين من مسؤولية الناقل البحري لا يضمن الأخطار التي تترتب على الحرب أو الاضطرابات الأهلية والمسلحة، واستعمال السفينة خارج الحدود الجغرافية التي يغطيها التأمين، وغير ذلك من الحالات التي تختلف بشأنها الوثائق⁽²⁾.

⁽¹⁾ المادة 7 من اتفاقية بروكسل لسنة 1961 والمادة 3/12.

⁽²⁾ طارق جمعة سيف، تأمين النقل الدولي البحري، الجوي، البري، النهري، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، 2007، ص 63.

المطلب الثاني

آفاق قانون النقل البحري للركاب في المستقبل

في الناحية العملية، نجد أن نقل البضائع بطريق البحر، يلقي على عاتق الناقل التزامات قليلة مقارنة مع التزاماته في نقل الأشخاص، ذلك أنه من الأفضل للناقل البحري أن نعهد إليه بنقل بضاعة من أن نحمله مسؤولية نقل شخص معين⁽¹⁾. كما أن الاتفاقيات الدولية في مجال النقل البحري للركاب، ليس لها في الواقع إلا تأثير ضعيف، لكونها لم تحض بالمصادفة عليها من طرفها ونضرب لذلك مثلاً عن اتفاقية بروكسل للسنة 1961 والتي لم نجد من أطرافها في الوقت الراهن سوى إحدى عشرة دولة فقط، وسبع وعشرون دولة فقط طرف في اتفاقية أثينا لسنة 1974، وإن كان وجود بعض الدول القوية، يعطيها وزناً على المستوى الدولي أكثر من سابقتها⁽²⁾. وانطلاقاً مما يتمتع به الركاب على ظهر السفينة من حرية واسعة في التنقل، لا نجد مثيلاً لها في وسائل النقل الأخرى، وبالنظر إلى ما يتميز به النقل بطريق البحر من مخاطر مختلفة، فإذا حدث وأن تعرض الراكب في القطار مثلاً لإصابة معينة، فإن تعويضه من طرف الناقل أو شركة النقل بالسكك الحديدية، يكون لا محالة بصورة آلية، من أن يتعرض لنفس الإصابة وهو على متن السفينة وضمن نفس الشروط، ذلك أنه لا يتحصل على التعويضات، إلا إذا قام بإثبات الخطأ عن طريق أدلة مثبتة تتوافق مع الظروف التي يمر بها الناقل. فهل حافظ القانون البحري منشئ الالتزام بضمان السلامة على حقوق الركاب كما ينبغي وفقاً لهذه الحالة؟ وإلى أي مدى قد نجح في ذلك؟.

ويزداد الفرق وضوحاً، في حالة أخرى، وهي أن الركاب على ظهر السفينة، لا يفكر عموماً في التأمين ضد نتائج الحوادث التي يمكن أن يتعرض إليها أثناء النقل. وخاصة إذا كنا نعلم أن حصوله على التعويض يتوقف على القدرة في إقامة إثبات الخطأ في جانب الناقل أو عدم استطاعة هذا الأخير في قلب قرينة الخطأ التي تقع عليه

¹⁾ Bernard Saintourens et Dalila Zennaki, op.cit, p.139, 140,141.

²⁾ مثل المملكة المتحدة، روسيا، الصين، اليونان، ليبيريا، إسبانيا.

وفي كل حالة لا يتم فيها تحديد السبب الحقيقي للضرر، وإسناد الخطأ في جانب الناقل، فإن الضرر اللاحق بالراكب يبقى أثره على عاتقه ويبقى غالبا في كثير من الحالات بدون تعويض، في الوقت الذي يكون فيه الراكب المتضرر في وسائل النقل الأخرى عموما مؤمنا ضد مخاطر النقل ويتم تعويضه من طرف شركات التأمين المؤمن لديها للناقل على مسؤوليته.

كما أن ما يميز قانون النقل البحري للركاب عن فروع النقل الأخرى، هو افتراضه لنوع من المهارة في جانب مستعمليه بخلاف المجالات الأخرى، وأنه يصبوا إلى تكريس الاحترام للذكاء الإنساني لا نجد له مثيلا. واعتمادا على ما سبق، ظهرت دراسات معمقة في هذا المجال وخاصة على المستويين الأوروبي والدولي بما يضمن تأمين سلامة الركاب والمحافظة علي ها، حيث تم التركيز على الأمور الآتية⁽¹⁾:

الفرع الأول

إعادة النظر في نظام مسؤولية الناقل

من المناسب بما كان، الانتقال من نظام المسؤولية الشخصية القائمة على أساس الخطأ الثابت أو المفترض للناقل البحري للركاب إلى نظام المسؤولية الموضوعية على غرار ما هو معمول به في القانون الجوي⁽²⁾.

الفرع الثاني

حول أسباب الإعفاء من المسؤولية

في إطار التمييز بين الحوادث الفردية والحوادث القاهرة. يظهر من الأهمية تقرير ما يلي: فيما يخص الحوادث الفردية، العمل على عدم تقبل تحرير الناقل من المسؤولية إلا عن طريق إثبات وقوع الخطأ الجسيم على الأقل في جانب الراكب الضحية، ذلك أن رعونة الراكب الضحية، مثلا ليست أسبابا كافية لتحرير الناقل من التزامه بالتعويض.

¹⁾ Bernard Saintourens et Dalila Zennaki, op.cit, p.142, 143.

²⁾ Ibid, p.143.et Cécile de cet Bertin, introduction au droit maritime, 2008, p.151-152.

وأما فيما يخص حالات الكوارث القاهرة، فمن الضروري العمل بقواعد المسؤولية الموضوعية أيضاً، وأن دفع المسؤولية عن الناقل فيها لا يتم إلا بعد التأكد من بذله العناية اللازمة في المحافظة على صلاحية السفينة للملاحة⁽¹⁾.

الفرع الثالث

فيما يتعلق بحدود التعويض

حدود سقف المسؤولية، كما هو منصوص عليها سواء في الاتفاقية الدولية بروكسل لعام 1961 أو الاتفاقية الدولية أئينا لعام 1974، ليست كافية في الحقيقة ولا تتماشى مع الوضع الراهن، ومن الواجب أن يتم إعادة النظر فيها بموجب اتفاقية دولية جديدة تقوم على أسس متطورة، وأن يكون التحديد في جميع الحالات مساو لما هو عليه الأمر في قانون النقل الجوي⁽²⁾.

الفرع الرابع

فيما يتعلق بالتأمين الإلزامي

لقد أضحت إلزامية التأمين ضرورة أساسية في جميع المجالات المهنية بصفة عامة، وفي المجال البحري كذلك وبصفة خاصة في مجال التلوث بالمحروقات، فإذا كانت ضرورة التأمين تفرضه حماية البيئة، فإن سلامة المسافرين تدعو إليه أكثر⁽³⁾. ففي شهر أكتوبر من سنة 1996 وخلال الدورة السابعة للجنة القانونية للمنظمة البحرية الدولية، تقدمت المملكة المتحدة بموضوع مهم بالتأمين الإلزامي من مسؤولية الناقل البحري الدولي، وكانت الظروف خلال هذه المرحلة ذات طابع خاص، لأن كارثة غرق السفينة ليستونيا (L'Estonia) في تاريخ التأمين والعشرون من شهر سبتمبر عام ألفى وتسعمائة وأربعة وتسعون في بحر البلطيق، خلفت الكثير من الأرواح البشرية، تمثلت في وفاة تسعة مائة شخص. وعلى إثر هذه الكارثة، قررت المنظمة البحرية الدولية إعادة النظر الكامل في قواعد السلامة بخصوص السفن الناقلة للركاب التي جاءت بها الاتفاقية الدولية سولاس (Solas) لسنة 1990، وأصبح من الضروري إدخال تعديلات على قواعد مسؤولية الناقل البحري المعمول بها في

1) Bernard Saintourens et Dalila Zennaki, op.cit, p 143.

2) Ibid, p.144.

3) Bernard Saintourens et Dalila Zennaki, op.cit, p.144.

الاتفاقيات الدولية أثينا لسنة 1974، بما يهدف إلى وضع آليات تكفل ضمان تأمين السلامة للركاب في عقد النقل البحري، وذلك عن طريق إدراج تأمين إجباري من المسؤولية. وهو ما تجسد من خلال التعديل الذي طرأ على اتفاقية أثينا بموجب بروتوكول سنة 2002، بحيث أصبح الناقل البحري ملتزماً بإبرام تأمين لصالح المسافرين ويكون من حق الورثة استعمال الدعوى المباشرة للحصول على التعويض المقرر من المؤمن . وهو ما يتضح من خلال نص المادة الرابعة مكرر التي وردت تحت عنوان التأمين الإلزامي، حيث يستفاد من روح هذه المادة على أنه: عندما يتم نقل الركاب على متن سفينة مسجلة في دولة طرف في الاتفاقية والتي تم الترخيص لها بأن تنقل أكثر من اثني عشرة راكبا، تنطبق هذه الاتفاقية على الناقل الذي يؤدي في الواقع كله أو جزء من عملية النقل، بأن يكتب تأميناً أو أي ضمان مالي آخر، مثل ضمان من مصرف أو من مؤسسة مالية مماثلة، لتغطية المسؤولية عن الوفاة والإصابات التي تلحق الركاب، على أن حدوده ذات التأمين الإلزامي وغيره من الضمانات المالية، يجب ألا يقل عن 250.000 وحدة حسابية عن كل راكب وفي كل مناسبة متميزة.

2- شهادة تثبت هذا التأمين أو ضمان مالي آخر، على أن يكون ساري المفعول وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية، ولا يتم تسليمها لكل سفينة مسجلة في دولة طرف في الاتفاقية في الحالات الأخرى من طرف السلطة المختصة، إلا إذا تم الالتزام بشروط الفقرة الأولى من نص المادة، وبالنسبة لسفينة مسجلة في دولة طرف في الاتفاقية، فإن هذه الشهادة يتم إصدارها والمصادقة عليها من السلطة المختصة في دولة تسجيل السفينة.

وفيها يتعلق بسفينة غير مسجلة في دولة طرف في الاتفاقية، يمكن إصدارها أو المصادقة عليها من طرف السلطة المختصة من سلطات الدولة الطرف، ويجب أن تكون هذه الشهادة وفق للشكل النموذجي المبين في هذه الاتفاقية، بأن يتضمن البيانات التالية:

أ-إسم السفينة، الرقم المميز لها وميناء التسجيل.

ب-إسم ومكان العمل الرئيسي للناقل الذي يؤدي في الواقع كله أو جزء من عملية النقل.

ج- رقم هوية السفينة وفقا للمنظمة البحرية الدولية.

د- نوع ومدة الضمان.

هـ - اسم ومكان العمل الرئيسي لشركة التأمين، أو أي شخص آخر يوفر الضمان المالي، وعند الاقتضاء، مكان ممارسة النشاط التجاري أو غير ه من الضمانات المالية المقامة.

و - مدة صلاحية الشهادة التي لا يجوز أن تكون أطول من فترة صلاحية التأمين أو ضمان مالي آخر.

3- يمكن لدولة طرف أن ترخص لمؤسسة أو منظمة معترف بها من طرفها لإصدار الشهادات، هذه المؤسسة أو هذه المنظمة تبلغ هذه الدولة عن إصدار أية شهادة، وفي جميع الحالات، يجب على الدولة الطرف ضمان الاحترام الكامل لاكتمال الشهادة الصادرة بذلك، وتتعهد لضمان الترتيبات اللازمة بهذا الالتزام.

4- شهادة التأمين يجب أن تكون على متن السفينة وتودع نسخة منها على مستوى السلطات التي تمسك سجل تسجيل السفينة، وإذا لم يتم تسجيل السفينة في دولة طرف، فإن ذلك يتم على مستوى سلطة الدولة التي تصدر أو تصادق على شهادة التأمين⁽¹⁾. كما نرى إذن، فإن النظام القانوني للنقل البحري للركاب، سيعرف في السنوات القادمة، تطورات دولية، ووطنية أساسية، وأن سلامة الركاب تظل مجالاً للبحث. وتتجه الإرادة إلى دفع نظام مسؤولية الناقل البحري للركاب نحو نظام مسؤولية الناقل الجوي، والخصوصية هي أنه بعد التطورات التي شهدتها القانون الجوي، فإن القانون البحري يوجد اليوم بمعية هذا الأخير⁽²⁾.

¹ le protocole d'Athènes, D.M.F. 2002, p.291.

² Bernard Saintourens et Dalila Zennaki, op.cit, p.147.

وختاماً لهذا الفصل، يمكن القول بأن مسؤولية الناقل التعاقدية اتجاه الراكب تقوم إذا أصيب بضرر أثناء تنفيذ عملية النقل، هذه المسؤولية التي تنطوي على التزام أساسي وهام وهو التزامه بضمان السلامة. غير أن تحقق المسؤولية بتوافر جميع شروطها لا يجرّد الناقل من أن يواجه الراكب بأسباب يستهدف من ورائها إعفاءه من التبعة كلياً أو جزئياً فيقع على عاتقه أن يثبت السبب الأجنبي الذي يحتج به لرفعها على عاتقه. وعندما يصاب الراكب بأضرار أثناء تنفيذ عملية النقل نتيجة لخطأ الناقل، تتقرر مسؤولية هذا الأخير ويصبح الراكب دائناً له بالتعويض ويترتب له حق موضوعي في اقتضائه وحق إجرائي في الالتجاء لحمايته عن طريق الدعوى التي يرفعها أمام القضاء للحكم له بالتعويض.

والأصل في التعويض أن يكون على قدر الضرر وفقاً لما تقضي به القواعد العامة، غير أن المشرع الجزائري على غرار المشرع الدولي قد خرج عن هذا الأصل، ووضع للتعويض الذي يتحمّله الناقل البحري المسئول حداً أقصى لا يجوز النزول دونه اتفاقاً. وتلك هي المسؤولية المحدودة للناقل البحري. هذا، وتخضع الدعاوى المتعلقة بالتعويض عن الضرر والنتيجة عن وفاة أحد المسافرين أو الإصابات الجسدية أو فقدان الأمتعة أو لضرر لحق بها لتقادم مدته سنتان ويوقف هذا التقادم أو ينقطع وفقاً لأحكام القانون العام. ولا يجوز للناقل وفقاً للقواعد العامة أن يشترط إعفاءه من المسؤولية عن الحوادث التي تصيب الركاب، إذ أن حياة الإنسان وسلامته الشخصية هما فوق كل اتفاق.

كما يلجأ الناقل البحري إلى التأمين على مسؤوليته المدنية من الأضرار التي قد يتعرض لها من جراء مطالبات المسافرين أو ورثتهم نتيجة لتحريك دعوى المسؤولية عليه، وما قد يترتب عليها من دفع تعويضات. كما وأنه تقريراً لتوفير الحماية للراكب استوجبت البحث عن آفاق أخرى لهذا القانون في المستقبل.

الخاتمة

ختاما لهذه المذكرة، ومن خلال ما تم عرضه من عناصر تمت مناقشتها خلال العرض، رأينا كيف تطور النقل البحري للأشخاص حتى أصبح من أهم وأكبر وسائل النقل الجماعي في العصر الحديث وأنه كان من نتيجة هذا التطور أن ازدادت الحوادث بصورة مذهلة مخلفة أعدادا كبيرة من الضحايا.

وعرفنا أن المعالجة القضائية للمسؤولية المدنية عن هذه الحوادث كانت تقوم على أساس القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية ثم عرفت تطورا مشوقا وثريا في القضاء الفرنسي بفضل انتقاد الفقه للقضاء بوازع الدفاع عن حقوق المضرورين أفضى إلى صدور القرار الشهير لمحكمة النقض الفرنسية في 1911/11/23 الذي أقر لأول مرة بالمسؤولية العقدية للناقل مرتبا التزاما بضمان سلامة المسافر وتوصيله إلى مكان الوصول سليما معافى.

وقد عرفت قاعدة الإلتزام بضمان السلامة تطورا كبيرا في الفقه والقضاء انتهى إلى تقلص نطاق تطبيقها على الحوادث التي تقع أثناء تنفيذ عقد النقل فقط وتخرج بالتالي من مجالها الحوادث التي تقع قبل وبعد تنفيذ عملية النقل والتي أضحت تخضع للقواعد العامة للمسؤولية التقصيرية. كما أن الحوادث قد تكون فردية أو جماعية وتبعاً لذلك فإن مسؤولية الناقل تختلف باختلاف هذه الحوادث. وأوضحنا في هذا السياق بأن الناقل يمكنه أن يدرأ عن نفسه المسؤولية بإثبات السبب الأجنبي كخطأ المسافر أو القوة القاهرة لإعفائه كلية من المسؤولية.

وفيما يتعلق بالتعويض عن هذه الحوادث، قلنا بأنه تخضع للقواعد المقررة في الاتفاقيات الدولية بما لا يجوز فيه أن تزيد مسؤولية الناقل عن وفاة راكب ما أو إصابته الجسدية عن ما هو محدد فيها من حدود للمسؤولية، بخلاف ما هو عليه الشأن بالنسبة لحوادث وسائل النقل الأخرى.

وعند مناقشة الطبيعة القانونية لهذه المسؤولية، عرفنا أنها تقوم على أساس قواعد المسؤولية العقدية وأن ذلك يرجع إلى الرغبة في مساعدة المضرورين في تسهيل حصولهم على التعويض كهدف نبيل وبالتالي كان من نتيجة ذلك خلق الإلتزام بضمان السلامة الذي سمح بالإبقاء على قواعدها.

وخلصنا في الأخير، أن المسؤولية المدنية عن هذه الحوادث لازالت محل تطور في الفقه والقضاء وهو ما يفتح أفقا واسعا أمام تطورها في المستقبل. ومن كل ذلك يتضح جليا أن مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص لا تظهر شدتها إلا عند الحد الذي تدق فيه الأمور بظهور الضرر ، ثم تبدأ هذه الشدة في التفكك عندما ننتقل إلى مرحلة تالية للبحث عن سبب الضرر، أو أي شائبة في سلوك المسافر تنتهي بإعفاء الناقل من المسؤولية القائمة على الخطأ المفترض.

الملاحق

ملحق رقم 01

الاتفاقية الدولية بروكسل

لتوحيد بعض القواعد الخاصة بنقل الركاب

بطريق البحر لسنة 1961.

إن الأطراف المتعاقدة العليا،

وقد أقرت بأنه من المرغوب فيه الاتفاق على وضع قواعد موحدة بشأن نقل

الركاب بطريق البحر قد قررت إبرام اتفاقية لهذا الغرض ولذا اتفقت على ما يلي:

(المادة 1)

في هذه الاتفاقية يقصد بالعبارات التالية ما هو موضح قرين كل منهما فيما يلي:

أ- يقصد بلفظ "الناقل" أي شخص من الأشخاص التاليين يكون طرفا في عقد نقل (مالك السفينة - مستأجر السفينة أو مشغلها).

ب- يقصد بلفظ "عقد النقل" العقد الذي يبرم بواسطة أو لحساب ناقل لنقل الركاب فيما عدا الإيجار.

ج- يقصد بعباراة "الراكب" الشخص فقط الذي ينقل على سفينة بموجب عقد نقل.

د- يقصد بلفظ "السفينة" المركب التي تسير في البحر فقط.

هـ - يقصد بلفظ "النقل" الفترة التي يكون فيها الراكب على ظهر السفينة وكذلك

عمليات ركوبه ونزوله، ولكنه لا يتضمن الفترة التي يكون بها الراكب في محطة بحرية

أو على رصيف أو أي مبنى آخر في الميناء. ويتضمن لفظ "النقل" أيضا النقل المائي

من الرصيف إلى السفينة أو العكس إذا كانت تكاليف ذلك تدخل في الأجرة أو إذا كانت

المركب المستعملة في هذا النقل الإضافي قد وضعت تحت تصرف الراكب بواسطة

الناقل.

و- يقصد بعباراة "النقل الدولي" أي نقل يكون فيه مكان القيام ومكان الوصول طبقا لعقد

النقل واقعين إما في دولة واحدة إذا كان هناك ميناء للوقوف في الوسط يقع في دولة

أخرى أو في دولتين مختلفتين.

ر- يقصد بعبارة "الدولة المتعاقدة" الدولة التي أصبح تصديقها أو انضمامها لهذه الاتفاقية نافذ المفعول ولم يصبح انسحابها منها نافذ المفعول.

(المادة 2)

تطبق أحكام هذه الاتفاقية على أي نقل دولي إذا كانت السفينة تحمل علم إحدى الدول المتعاقدة أو إذا كان مكان القيام أو مكان الوصول طبقاً لعقد النقل واقعاً في دولة متعاقدة.

(المادة 3)

1- إذا كان الناقل هو المالك للسفينة فعليه أن يبذل الجهد اللازم من ناحية وكذلك يضمن قيام مستخدميه ووكلائه في حدود وظائفهم ببذل الجهد اللازم لجعل السفينة وإبقائها صالحة للملاحة ومجهزة على النحو السليم بالرجال والعتاد والتموين في بداية النقل وفي كل وقت أثناء النقل وبما يضمن سلامة الركاب من جميع النواحي الأخرى.

2- إذا كان الناقل غير مالك للسفينة فعليه أن يضمن أن مالك السفينة أو مشغلها حسب الحالة وكذلك مستخدمي أيهما أو وكلائه يبذلون في حدود وظائفهم الجهد اللازم للأغراض المذكورة في الفقرة (1) من هذه المادة.

(المادة 4)

1- يكون الناقل مسؤولاً عما يحدث من ضرر بسبب الوفاة أو الإصابة الجسيمة لأي مسافر إذا كان الحادث الذي نتج عنه الضرر قد وقع أثناء النقل بسبب خطأ أو إهمال الناقل أو مستخدميه أو وكلائه وهو يعملون في حدود وظائفهم.

2- يعتبر خطأ أو إهمال الناقل ومستخدميه ووكلائه مفروضاً ما لم يثبت العكس إذ نتجت الوفاة أو الإصابة الجسيمة عن أو لسبب غرق السفينة أو اصطدامها أو جنوحها أو انفجارها أو حرقها.

3- فيما عدا الحالات المنصوص عليها في الفقرة 2 من هذه المادة فإن عبء إثبات خطأ أو إهمال الناقل أو مستخدميه أو وكلائه يقع على المدعي.

(المادة 5)

إذا أثبت الناقل أن وفاة المسافر أو إصابته الجسيمة قد نتجت عن أو بسبب خطأ أو إهمال المسافر فإنه يجوز للمحكمة أن تعفى الناقل كلياً أو جزئياً من المسؤولية طبقاً لأحكام قانونها.

(المادة 6)

1- لا يتعدى التزام الناقل بسبب وفاة المسافر أو إصابته الجسيمة بأي حال من الأحوال مبلغ 250.000 فرنك، يحتوي كل فرنك على 25.5 مليمجرام من الذهب الذي درجة نقائه 900 من الألف، ويجوز تحويل المبلغ المقرر إلى رقم مقرب بالعملات المحلية، ويكون تحويل هذا المبلغ بالعملات الذهبية طبقاً لقيمة هذه العملات بالذهب في تاريخ الدفع.

2- وفي حالة ما إذا كانت التعويضات تمنح طبقاً لقانون المحكمة التي تنتظر القضية على شكل مرتبات دورية فإن القيمة الكلية لهذه المرتبات يجب ألا تتعدى الحد المذكور.

3- ومع ذلك فإنه يجوز للسلطة التشريعية الوطنية في أي دولة من الأطراف المتعاقدة العليا أن تحدد فيما يتعلق بالناقلين الخاضعين لتلك الدولة حداً على الالتزام، بالنسبة للفرد.

4- يجوز للناقل والمسافر أن يتفقا أيضاً بعقد خاص على حد أعلى للالتزام بالنسبة للفرد.

5- لا تدخل أية مصاريف قضائية تقرر وتجبى بواسطة المحكمة في قضية خاصة بالتعويضات ضمن حدود الالتزام المقررة في هذه المادة.

6- تطبق حدود الالتزام المقررة في هذه المادة على مجموع الطلبات المقدمة من أو نيابة عن أي مسافر أو ممثليه الشخصيين أو وراثته أو من يعلوهم في كل حالة على حدة.

(المادة 7)

لا يكون للناقل الحق في الاستفادة من تحديد الالتزام المنصوص عليه في المادة 6 إذا ثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو إهمال من جانب الناقل تم بقصد إحداث الضرر أو باستهتار مع العلم بأن الضرر محتمل الحدوث.

(المادة 8)

لا تعدل أحكام هذا الاتفاق من حقوق أو واجبات الناقل المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية بتحديد التزامات مالكي السفن البحرية أو في أي قانون وطني خاص بذلك التحديد.

(المادة 9)

أي شرط تعاقدي تم إبرامه قبل الواقعة التي تسببت عنها الإصابة ينص على إعفاء الناقل من التزامه قبل المسافر أو ممثليه الشخصيين أو وراثته أو من يعولهم أو ينص على حد أدنى من المقرر في هذه الاتفاقية، وكذلك أي اشتراط من هذا القبيل يقضي بتحويل عبء الإثبات الواقع على الناقل أو يقضي بعرض المنازعات على محكمة معينة أو على التحكيم يعتبر لاغيا وباطلا، ولكن اعتبار ذلك الاشتراط باطلا لا يلغي العقد الذي يظل خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية.

(المادة 10)

- 1- أية دعوى خاصة بالتعويضات، أيا كان أساسها، لا تخضع إلا للأحكام والحدود المقررة في هذه الاتفاقية.
- 2- أية دعوى خاصة بالتعويضات عن الإصابة الجسيمة للمسافر لا يجوز رفعها إلا بواسطة أو نيابة عن المسافر.
- 3- لا يجوز أن ترفع الدعوى الخاصة بالتعويضات في حالة وفاة المسافر إلا بواسطة ممثليه الشخصيين أو وراثته أو من يعولهم وبشرط أن يكون أولئك الأشخاص مسموح لهم برفع الدعوى طبقا لقانون المحكمة التي تنتظر القضية.

(المادة 11)

- 1- في حالة حدوث إصابة جسيمة لمسافر يجب أن يبلغ الناقل كتابة بهذه الإصابة في مدة خمسة عشر يوماً من تاريخ نزوله من السفينة وإذا تخلف المسافر عن استيفاء هذا الشرط فإنه يعتبر ما لم يثبت العكس قد نزل من السفينة سليماً معافى.
- 2- الدعاوى الخاصة بالتعويضات الناشئة عن وفاة المسافر أو إصابته الجسيمة تسقط بالتقادم بعد مضي سنتين.
- 3- في حالة الإصابة الجسيمة تحسب مدة التقادم من تاريخ نزول المسافر من السفينة.
- 4- في حالة الوفاة التي تحدث أثناء النقل تحسب مدة التقادم اعتباراً من التاريخ الذي كان مفروضاً أن ينزل فيه المسافر من السفينة.
- 5- في حالة الإصابة الجسيمة التي تحدث أثناء النقل وتؤدي إلى الوفاة عقب النزول من السفينة تحسب مدة التقادم اعتباراً من تاريخ الوفاة بشرط ألا تزيد هذه المدة عن ثلاث سنوات من تاريخ النزول من السفينة.
- 6- يخضع الحق في وقف وقطع مدة التقادم المقررة في هذه المادة لقانون المحكمة التي تنظر القضية على أنه لا يجوز بحال من الأحوال أن ترفع دعوى بموجب هذه القضية بعد انقضاء مدة ثلاث سنوات من تاريخ النزول من السفينة.

(المادة 12)

- 1- إذا رفعت دعوى ضد مستخدم أو وكيل لناقل خاصة بتعويضات تنص عليها هذه الاتفاقية فإن ذلك المستخدم أو الوكيل - إذا ثبت أنه كان يعمل في حدود وظيفته يكون له الحق في أن يستفيد من أوجه الدفاع وحدود الالتزام التي يكون للناقل أن يتمسك بها طبقاً لهذه الاتفاقية.
- 2- مجموع التعويضات التي يلتزم بدفعها الناقل أو مستخدموه أو وكلائه في هذه الحالة لا تزيد على الحدود المذكورة.
- 3- ومع ذلك فإن مستخدم الناقل أو وكيله لا يكون له الحق في الاستفادة من أحكام الفقرتين (1) و (2) من هذه المادة إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو إهمال من جانب المستخدم أو الوكيل تم بقصد إحداث الضرر أو باستهتار مع العلم بأن الضرر محتمل الحدوث.

(المادة 13)

تطبق أحكام هذه الاتفاقية على النقل التجاري الذي تقوم به الدول أو السلطات العامة، وذلك في حدود أحكام المادة (1).

(المادة 14)

لا تخل هذه الاتفاقية بأحكام أي اتفاقية دولية أو قانون وطني بحكم المسؤولية عن الإصابات النووية.

(المادة 15)

تفتح هذه الاتفاقية للتوقيع بواسطة الدول الممثلة في الدورة الحادية عشرة للمؤتمر الدبلوماسي الخاص بالقانون البحري.

(المادة 16)

يتم التصديق على هذه الاتفاقية وتودع وثائق التصديق لدى الحكومة البلجيكية.

(المادة 17)

- 1- يسرى مفعول هذه الاتفاقية فيما بين الدولتين اللتين تبدأن بالتصديق عليها بعد مضي ثلاثة أشهر من تاريخ إيداع وثيقة التصديق الثانية.
- 2- يسري مفعول هذه الاتفاقية بالنسبة لكل دولة موقعة تصدق عليها بعد إيداع وثيقة التصديق الثانية بعد مضي ثلاثة أشهر من تاريخ إيداع وثيقة التصديق الخاصة بتلك الدولة.

(المادة 18)

يجوز لأية دولة لم تمثل في الدورة الحادية عشرة للمؤتمر الدبلوماسي الخاص بالقانون البحري أن تنضم لهذه الاتفاقية. تودع وثائق الانضمام لدى الحكومة البلجيكية. يسرى مفعول هذه الاتفاقية بالنسبة للدولة المنضمة بعد ثلاثة أشهر من تاريخ إيداع وثيقة انضمام تلك الدولة وليس قبل تاريخ سريان هذه الاتفاقية المنصوص عليه في المادة 17 فقرة (1).

(المادة 19)

يكون لكل من الأطراف المتعاقدة العليا حق الانسحاب من هذه الاتفاقية في أي وقت عقب بدء سريانها بالنسبة لذلك الطرف المتعاقد ومع ذلك فإن ذلك الانسحاب لا يسرى مفعوله إلا بعد سنة من تاريخ تسليم الحكومة البلجيكية للإخطار الخاص.

(المادة 20)

1- يجوز لأي من الأطراف المتعاقدة العليا أن تعلن في وقت التصديق أو الانضمام لهذه الاتفاقية أو في أي وقت بعد ذلك بإخطار كتابي للحكومة البلجيكية أن هذه الاتفاقية يسري مفعولها على أي من البلدان التي لم تحصل على حقوق السيادة بعد والتي تكون مسئولة عن علاقتها الدولية.

يسرى مفعول هذه الاتفاقية على البلدان المذكورة في الأخطار بعد ثلاثة أشهر من تاريخ استلام الحكومة البلجيكية له.

يجوز أن تطبق منظمة الأمم المتحدة أحكام هذه المادة في الحالات التي تولي هي فيها سلطة الإدارة في البلد أو التي تكون مسئولة عن العلاقات الدولية الخاصة به.

2- يجوز لمنظمة الأمم المتحدة أو أي طرف من الأطراف المتعاقدة العليا والتي تكون قد أرسلت الإخطار المنصوص عليه في الفقرة (1) من هذه المادة أن تعلن في أي وقت بعد ذلك بإخطار ترسله الحكومة البلجيكية أن الاتفاقية سيتوقف سريانها بالنسبة للبلد المعني.

ويسرى مفعول ذلك الانسحاب بعد سنة من تاريخ تسلّم الحكومة البلجيكية للإخطار الخاص به.

(المادة 21)

تخطر الحكومة البلجيكية الممثلة في الدورة الحادية عشرة للمؤتمر الدبلوماسي الخاص بالقانون البحري وكذلك الدول المنضمة لهذه الاتفاقية بما يلي:

1- التوقيعات والتصديقات والإنضمامات التي تتم طبقاً للمواد 15 و 16 و 18.

2- تاريخ بدء سريان هذه الاتفاقية طبقاً للمادة 17.

3- الإخطارات المتعلقة بالسريان الإقليمي للاتفاقية طبقاً للمادة 20.

4- إخطارات الانسحاب التي تم استلامها طبقاً للمادة 19.

(المادة 22)

يجوز لأي طرف من الأطراف المتعاقدة العليا أن يطلب بعد ثلاث سنوات من سريان هذه الاتفاقية بالنسبة لذلك الطرف أو في أي وقت بعد ذلك عقد مؤتمر من أجل بحث تعديل هذه الاتفاقية.

كل طرف من الأطراف المتعاقدة العليا يرغب في الاستفادة من هذا الحق يخطر الحكومة البلجيكية التي تدعو لعقد المؤتمر في مدى ستة أشهر من الإخطار بشرط أن يوافق على ذلك ثلث الأطراف المتعاقدة العليا.

وإقرار بما سبق قد وقع على هذه الاتفاقية المفوضون الموقعون أدناه والذين وجدت وثائق تفويضهم مقبولة ومستوفاة الشكل.

تم في بروكسل في التاسع والعشرين من أبريل سنة 1971 وتحرر باللغتين الفرنسية والإنجليزية والنصان لهما نفس الحجية وهما في نسخة واحدة تظل محفوظة في أرشيف الحكومة البلجيكية التي تعطي صوراً معتمداً منها.

ملحق رقم 02

اتفاقية أثينا لعام 1974

الخاصة بنقل الركاب وأمتعتهم بحرا

إن الأطراف الأعضاء في الاتفاقية الحالية.

اعترافا منهم بالتوصل إلى اتفاق مشترك لعدة قواعد خاصة بنقل الركاب و
أمتعتهم بحرا قررت:

بعقد اتفاقية لهذا الغرض وعلى هذا الأساس فقد اتفقت هذه الأطراف على ما
يلي:

(مادة 1)

تعريفات

تعني الاصطلاحات التالية الواردة في هذه الاتفاقية المعنى المحدد فيما يلي:

1- (أ) الناقل: تعني أي شخص يبرم بنفسه أو يبرم باسمه عقد نقل سواء تم النقل فعليا
من قبله أو من قبل ناقل فعلي.

(ب) ناقل فعلي (المنفذ): تعني أي شخص غير الناقل الذي يؤمن فعليا نقل كامل
البضاعة أو جزء منها سواء كان هذا الشخص هو مالك السفينة أو مؤجرها أو
مستثمرها.

2- عقد النقل: يعني العقد المعقود بين ناقل أو لحسابه لنقل راكب أو راكب مع أمتعته
بواسطته على أي الأحوال.

3- سفينة: تعني فقط سفينة بحرية باستثناء كل مركبة ذات وسادة هوائية.

4- راكب: تعني كل شخص منقول على ظهر سفينة سواء كان:

(أ) بموجب عقد النقل أو،

(ب) أو كان مرافقا لمركبة أو حيوانات حية تكون مضمون عقد نقل للبضائع غير مشمولة بهذه الاتفاقية وذلك بموافقة الناقل.

5- أمتعة: تعني كل متاع أو مركبة منقولة من قبل الناقل وفقا لعقد نقل، باستثناء:

(أ) الممتلكات أو المركبات المنقولة وفقا لعقد إيجار أو بوليصة شحن أو عقد يتعلق بصفة رئيسية بنقل لبضائع، و

(ب) حيوانات حية .

6- أمتعة قمرة: تعني الأمتعة التي يصطحبها الراكب في قمرة أو تلك التي هي بحوزته وتحت حراسته أو مراقبته، يستثنى من ذلك ومن أجل تطبيق الفقرة 8 من هذه المادة وكذلك المادة 8 فإن أمتعة القمرة تشمل أيضا الأمتعة التي يملكها الراكب و الموجودة ضمن مركبته أو على ظهرها.

7- فقد أو تلف الأمتعة: تعني أيضا العطب المادي المتأتي من أن الأمتعة لم تسلم إلى الراكب في حدود مهلة معقولة اعتبارا من تاريخ وصول السفينة التي نقلت عليها الأمتعة أو تلك التي كان منتظر أن تنقل عليها. ولكن هذا لا يشمل التأخير الناجم عن ازدحام العمل.

8- نقل: تتعلق بالفترات التالية:

(أ) فيما يختص بالراكب وما يختص بأمتعته بالقمرة-فإن ذلك يعني الفترة التي يكون خلالها الراكب وأمتعة بالقمرة متواجد على سطح السفينة أو خلال الإبحار أو النزول كما أنها تشمل الفترة التي يكون خلالها الراكب وأمتعته منقولين عبر طريق مائي من الرصيف حتى السفينة وبالعكس، هذا فيما إذا كان أجر النقل شامل لهذه العملية ومدون في تذكرة السفر أو فيما إذا كانت السفينة المستخدمة في مثل هذا النقل المساعد قد

وضعت بتصرف الراكب من قبل الناقل. وعلى أي حال فإن النقل لا يشمل الفترة التي يتواجد فيها الراكب في المحطة البحرية أو على الرصيف أو أية منشآت مرفأية أخرى و هذا فيما يختص بالراكب فقط.

(ب) أما فيما يختص بأمتعة القمرة فإنها تشمل أيضا الفترة التي يتواجد فيها الراكب في محطة بحرية أو على رصيف أو أية منشأة مرفأية فيما إذا قد تم استلام أمتعته من قبل الناقل أو من يسميه أو وكيله و لم تعاد تلك الأمتعة للراكب.

(ج) أما فيما يتعلق بالأمتعة الأخرى والتي ليست من أمتعة القمرة فإن الفترة الواقعة ما بين الوقت الذي تم استلام تلك الأمتعة من قبل الناقل أو من يسميه أو وكيله على الأرض أو على السفينة و الوقت الذي تم فيه إعادة تلك الأمتعة من قبل الناقل أو من يسميه أو وكيله إلى الراكب.

9-نقل دولي: ويعني كل نقل كان فيه مكان الذهاب ومكان الوصول، وفقا لعقد النقل، كائنين في دولتين مختلفتين أو كائنا في دولة واحدة فيما إذا كان عقد النقل أو خط السير المحدد قد أشار على ميناء للتوقف متوسط في دولة أخرى .

10-المنظمة: تعني المنظمة البحرية الاستشارية للحكومات .

(المادة 2)

مجال التطبيق

1- تتطبق هذه الاتفاقية على كل نقل دولي حينما:

(أ) ترفع السفينة علم دولة طرف في هذه الاتفاقية أو أنها مسجلة في مثل تلك الدولة، أو

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

(ج) إذا كان مكان الإبحار أو مكان الوصول وفقاً لعقد النقل في دولة طرف في هذه الاتفاقية .

2- بما لا يتعارض مع أحكام الفقرة (2) من هذه المادة فلن هذه الاتفاقية الحالية لا تنطبق حينما يخضع النقل إلى نظام للمسئولية المدنية محدد بأحكام أية اتفاقية دولية خاصة بنقل الركاب أو الأمتعة بواسطة طريقة نقل و طالما كان من الواجب تطبيق تلك الأحكام على عملية النقل في البحر .

(المادة 3)

مسئولية الناقل

1- يكون الناقل مسئولاً عن العطب الذي ينجم عنه وفاة أو إصابات في جسم أحد الركاب أو خسارة أو تلف تصاب بها الأمتعة. فيما إذا ما كان السبب الذي أدى للعطب قد جرى خلال النقل نتيجة لخطأ أو إهمال الناقل أو مستخدميه أو وكلائه أثناء تأدية أعمال وظيفتهم.

2- يقع عبء إثبات السبب الذي أدى إلى الخسارة أو العطب خلال النقل ومدى الخسارة أو العطب على عاتق المدعي.

3- أن خطأ أو إهمال الناقلين أو مستخدميه أو وكلائه أثناء تأدية واجباتهم يكون مفترض مال لم يثبت عكسه، وإذا كانت الوفاة أو الإصابات البدنية للراكب أو الخسارة أو العطب الذي تعرضت له أمتعة القمرة قد تأتت بصورة مباشرة أو غير مباشرة نتيجة عاصفة أو اصطدام أو جنوح أو نتيجة انفجار أو حريق أو بسبب عيب في السفينة.

أما فيما يختص بالخسارة الذي تأثرت به بعض البضائع فإن الخطأ أو الإهمال موضوع البحث يكون مفترض ما لم يثبت العكس، مهما كانت طبيعة الحدث المسبب و في كل الحالات الأخرى فإن دليل إثبات الخطأ أو الإهمال يقع على عاتق المدعي .

(المادة 4)

ناقل فعلي

1- فيما إذا عهد بعملية النقل كلياً أو جزئياً إلى ناقل فعلي، فغن الناقل يظل مسئولاً في حدود أحكام هذه الاتفاقية و خلال عملية النقل بكاملها بالإضافة إلى ذلك فإن الناقل الفعلي، وكذلك مستخدميه ووكلائه خاضعين لأحكام هذه الاتفاقية حتى في الجزء من عملية النقل المعهود إليه.

2- يكون الناقل مسئولاً فيما يتعلق بعملية النقل التي نفذها الناقل الفعلي، عن تصرفات وأعمال الناقل الفعلي و كذلك عن تصرفات أعمال مستخدميه ووكلائه خلال ممارستهم لمهامهم.

3- كل اتفاق خاص من شأنه تولي الناقل للالتزامات غير مفروضة الاتفاقية الحالية. أو تنازعه عن حقوق كفلتها الاتفاقية الحالية. من شأن هذا أن ينعكس على الناقل الفعلي فيما إذا انصرف هذا الأخير بصراحة و كتابياً.

4- حتى يكون الناقل و الناقل الفعلي مسئولين. وفي حدود هذه المسئولية، فإن مسئوليتهم تضامنية و انفرادية.

5- أن أي من أحكام هذه المادة يجب ألا تمس الحق الخاص بطلب التعويض من الناقل أو الناقل الفعلي .

(المادة 5)

النفائس

لا يعتبر الناقل مسئولاً عن أية خسارة أو عطب تلحق بالأموال أو بالسندات، والذهب و الفضيات و المجوهرات و الحلي ومن القطع الفنية أو غيرها من الممتلكات ذات القيمة، إلا إذا كانت هذه الممتلكات ذات القيمة قد أودعت إلى الناقل الذي قبل إيداعها بأمان، و الناقل في هذه الحالة مسئول في حدود السقف المحدد بالفقرة 3 من

المادة الثامنة(8) وذلك فيما إذا قد حدد سقف أعلى بموجب اتفاق مشترك عملا بالفقرة (1) من المادة (10).

(المادة 6)

خطأ الراكب

إذا أثبت الناقل أن الوفاة أو الإصابات الجسدية التي لحقت بالراكب، و الضياع الذي لحق بأمتعته كان نتيجة الفعل مباشرة أو غير مباشرة لخطأ أو إهمال الراكب فإنه يمكن للمحكمة التي تولت القضية، أن تجنب الناقل أو الناقل الفعلي المسؤولية كاملة أو مجزئة وذلك وفقا لأحكام قانونها الخاص.

(المادة 7)

سقف المسؤولية في حالة الإصابة الجسدية

- 1- يحدد سقف المسؤولية بالنسبة للناقل في حالة وفاة الراكب أو إصابته جسديا وفي كل الحالات، بمبلغ 700.000 فرنك عن كل عملية نقل.إذا كان بالإمكان تحديد التعويض عملا بقانون المحكمة التي تولت القضية، على شك ل دخل، فإن رأسمال الدخل المذكور لا يجوز أن يتجاوز السقف المشار إليه.
- 2- بما لا يتعارض مع أحكام الفقرة 1 من هذه المادة، فإنه يمكن للتشريع الوطني لكل دولة، طرفا في هذه الاتفاقية، أن يحدد الناقلين الذين هم من رعايا تلك الدولة. وأن يحدد سقفا أعلى للمسئولية لكل رأسمال.

(المادة 8)

حدود سقف المسؤولية في حالة فقدان أو عطب يطرأ على الأمتعة

- 1- يحدد سقف المسؤولية بالنسبة للناقل في حالة فقدان أو عطب يصيب أمتعة القمرة، في كافة الحالات، بمبلغ 12500 فرنك عن كل راكب و لكل عملية نقل.

2- يحدد سقف المسؤولية بالنسبة للناقل في حالة فقدان أو عطب يصيب المركبات، بما في ذلك الأمتعة المنقولة داخلها أو عليها، وفي كل الحالات بمبلغ 50.000 فرنك لكل مركبة و لكل عملية نقل.

3- يحدد سقف المسؤولية بالنسبة للناقل في حالة فقدان أو إصابة الأمتعة غير تلك المحددة

في الفقرتين 1-2 من هذه المادة. وفي كل الحالات بمبلغ 18.000 فرنك عن كل راكب و لكل عملية نقل.

4- يمكن للناقل و للراكب أن يتفقا على عدم إقحام المسؤولية إلا بعد خصم مبالغ أولية التي يجب ألا تزيد حجمها في حالة عطب أصاب المركبة عن 1750 فرنك و 200 فرنك عن كل راكب و في حالة الخسارة أو العطب الذي يلحق ببقية الأمتعة يخصم هذا المبلغ من رصيد الخسارة أو العطب.

(المادة 9)

وصف النقد و التحويل

1- يعتبر الفرنك المذكور في هذه الاتفاقية لئوحدة مكونة من 5ر 65 ميللجرام من الذهب بنقاوة القيمة قدرها 900 ميللجرام.

2- تحول المبالغ المشار إليها في المادتين 7 و 8 إلى عملة الدولة التي تتبع المحكمة التي تنظر في الدعوى على أساس القيمة الرسمية لتلك العملة قياسا على وحدة النقد المعرفة في الفقرة 1 من هذه المادة في تاريخ صدور الحكم أو في التاريخ الذي تم تحديده بالاتفاق المشترك بين الأطراف وإذا لم تكن هناك مثل هذه القيمة الرسمية تقوم الهيئة المختصة في الدولة المعنية بتحديد ما يعتبر القيمة الرسمية لأغراض هذه الاتفاقية.

(المادة 10)

أحكام إضافية خاصة بحدود المسؤولية

1- يجوز للناقل والراكب الاتفاق صراحة وكتابة على حدود للمسؤولية أعلى مما هو محدد في المادتين 7 و 8 .

2- لا يجوز إدراج فوائد التعويضات والتكاليف القانونية في حدود المسؤولية المنصوص عليها في المادتين 7 و 8 .

(المادة 11)

الإعفاءات والسقوف التي يمكن أن يتمتع بها مستخدمو الناقل

إذا رفعت دعوى ضد مستخدم أو وكيل للناقل الفعلي نتيجة أضرار تغطيتها هذه الاتفاقية فانه من حق مثل هذا المستخدم أو الوكيل فيما إذا أثبت أنه عمل في نطاق وظيفته، أن يطالب بحق التمتع من الإعفاءات وحدود المسؤولية التي يمكن أن يتمتع بها الناقل أو الناقل الفعلي عملاً بهذه الاتفاقية .

(المادة 12)

تجميع الإجراءات في مجال المسؤولية

1- حينما تأخذ سقوف المسؤولية المحددة في المادتين 7،8 طريقها نحو التنفيذ فإنها تطبق على المبلغ الكلي للتعويض الذي يمكن الحصول عليه في إطار كافة الإجراءات الخاصة بالمسؤولية و المتخذة في حالة الوفاة أو الإصابة الجسدية، أو في حالة خسارة أو عطب لحق بأمتعه.

2- أما فيما يتعلق بعملية النقل التي يؤديها ناقل فعلي، فإن مبلغ التعويض الكلي الذي يمكن الحصول عليه من الناقل و الناقل الفعلي و كذلك من مستخدميهم أو وكلائهم أثناء ممارسة هؤلاء لوظائفهم فإنه لا يمكن لهذا التعويض أن يتجاوز التعويض الأعلى

الممكن فرضه على عاتق الناقل أو على عاتق الناقل الفعلي بأحكام هذه الاتفاقية آخذين بالاعتبار بأنه لا يمكن أن يطالب أي من الأشخاص المشار إليهم بمسئوليات تتجاوز المسؤولية المحددة بالنسبة إليه.

3- في كل الحالات التي يمكن لمستخدم أو وكيل الناقل أو الناقل الفعلي أن يطالب بحق التمتع بحدود المسؤولية المشار إليها في المادتين السابعة و الثامنة وذلك عملاً بأحكام المادة 11 من هذه الاتفاقية، فإن المبلغ الكلي للتعويض الذي يمكن أن يحصل عليه من الناقل أو الناقل الفعلي ومن مستخدميه أو وكلائه لا يمكن أن يتجاوز عن تلك الحدود .

(المادة 13)

فقدان حق المطالبة بحدود المسؤولية

1- يفقد الناقل حق الاستفادة من حدود المسؤولية المشار إليها في المادتين 7 و 8 والفقرة الأولى من المادة 10 فيما إذا ثبت بأن الأضرار قد نجمت عن أمر أقدم عليه الناقل أو أحجم عنه سواء كان هذا بغرض إحداث مثل ذلك الضرر، أو نتيجة استهانتته مع علمه بلأن هذه الأضرار قد تترتب على الغالب من جراء ذلك .

2- ولا يمكن أن يستفيد المستخدم أو وكيل الناقل أو الناقل الفعلي من حق الاستفادة من هذه الحدود إذا ثبت أن الأضرار قد نجمت عن فعل أو امتناع قد ارتكبه هذا المستخدم أو ذاك الوكيل، سواء كان ذلك بنية إحداث مثل هذه الأضرار أو كانت عفوية مع العلم المسبق بأن هذه الأضرار قد تترتب على الغالب من جراء ذلك.

(المادة 14)

أساس المطالبات

لا يجوز التقدم بمطالبة الناقل أو الناقل الفعلي في مجال المسؤولية في حالة الوفاة أو الإصابات الجسدية التي لحقت بالراكب أو عن الخسارة أو الأضرار التي أصابت أمتعته إلا في حدود الأسس الواردة في هذه الاتفاقية.

(المادة 15)

الإبلاغ عن الخسارة أو الأضرار التي أصابت الأمتعة

1- يجب على الراكب أن يقدم بلاغا خطيا إلى الناقل أو إلى وكيله في الحالات التالية:

(أ) في حالة وجود أضرار ظاهرة قد لحقت بالأمتعة:

1- بالنسبة لأمتعة القمرة: قبل نزول الراكب أو خلال نزوله من السفينة.

بالنسبة إلى بقية الأمتعة الأخرى: قبل استلامها أو خلال الاستلام.

(ب) أما في حالة وجود أضرار غير ظاهرة قد لحقت بالأمتعة أو فقدان أمتعة، فيجب أن يقدم البلاغ خلال الخمسة عشر يوما التي تلي تاريخ النزول أو تاريخ الاستلام أو بعد خمسة عشر يوما من تاريخ الذي تم فيه فعليا الاستلام.

2- ونتيجة لعدم التقيد بأحكام هذه المادة فإنه يفترض إلا فيما إذا ثبت العكس أن الراكب قد استلم أمتعته في حالة جيدة.

3- يعتبر البلاغ الخطي غير ذي جدوى فيما إذا كانت حالة الأمتعة كانت موضوع معاينة أو تفتيش معاكس عند استلامها.

(المادة 16)

تقادم الدعاوى

1-يسقط الحق في تسجيل المطالبة في مجال المسؤولية بالنسبة للدعاوى المرفوعة في حالة الموت أو الإصابة الجسدية للراكب أو فقدان أو ضرر إصابة أمتعته بعد مرور سنتين.

2-تحسب فترة قبول المطالبات على النحو التالي :

(أ) في حالة الإصابة الجسدية: اعتبارا من تاريخ نزول الراكب .

(ب) في حالة الوفاة الحاصلة خلال النقل، اعتبارا من التاريخ الذي كان من المفترض أن يترك فيه الراكب السفينة، وفي حالة الإصابة الجسدية الحاصلة خلال عملية النقل والتي تسببت في وفاة الراكب بعد نزوله من السفينة تحسب من تاريخ الوفاة وعلى أي حال فإن الفترة الزمنية هذه لا يجوز أن تتجاوز الثلاث سنوات اعتبارا من تاريخ النزول من السفينة.

(ج) في حال فقدان الأمتعة أو إصابتها بأضرار فاعتبارا من تاريخ النزول أو اعتبارا من التاريخ الذي كان من المفترض أن يتم النزول أيهما حل تاليا .

3-يحدد قانون المحكمة التي تنظر في الدعوى أسس تعليق وقطع فترات التقادم إلا أنه لا يجوز في أي حال من الأحوال رفع دعوى في ظل هذه الاتفاقية بعد انقضاء فترة ثلاث سنوات من تاريخ نزول الراكب من السفينة. والتاريخ الذي كان من المفترض أن يتم نزول الراكب فيه على أن يؤخذ في الاعتبار التاريخ الأكثر تأخرا من كلا التوقيتين .

4- بما لا يتعارض مع أحكام الفقرات 1 - 2 - 3 من هذه المادة، فإنه يجوز تمديد فترة التقادم بإعلان من جانب الناقل أو باتفاق بين الأطراف بعد وقوع الضرر. ومن الواجب أن يكون هذا الإعلان أو الاتفاق كتابة.

(المادة 17)

الولاية المختصة

1- يتم رفع الدعاوى الناشئة في ظل هذه الاتفاقية و بناء على اختيار المدعي، أمام واحدة من المحاكم المدرجة أدناه شريطة أن تكون المحكمة واقعة في دولة طرف في هذه الاتفاقية:

(أ) محكمة مكان الإقامة الدائمة للمدعى عليه أو المكان الرئيسي لمزاولة أعماله.

(ب) محكمة مكان المغادرة أو الجهة المقصودة وفقاً لعقد النقل.

(ج) محكمة الدولة التي يتخذها المدعي موطناً أو مقراً دائماً له، إذا ما كان للمدعى عليه فيها مقر عمل وكان خاضعاً للولاية القضائية في تلك الدولة.

(د) محكمة الدولة التي أبرم فيها عقد النقل إذا ما كان للمدعى عليه فيها موقع عمل وكان خاضعاً للولاية القضائية في تلك الدولة.

2- يمكن للأطراف المعنية بعد وقوع الحادث الذي سبب الضرر. أن تتفق على تقديم المطالبة بالتعويضات إلى أية ولاية قضائية أو إلى جهة التحكيم الذي يرى هؤلاء توليه للقضية.

(المادة 18)

بطلان الأحكام التعاقدية

يعتبر أي حكم تعاقدي مبرم قبل وقوع الحادث المتسبب في وفاة راكب أو إصابته الجسدية أو في فقد أو تلف أمتعته ويرمي إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته إزاء المسافر أو إلى النص على حد من المسؤولية يقل عما هو محدد في هذه الاتفاقية باستثناء ما هو وارد في الفقرة 4 من المادة الثامنة (8)، وأي حكم يهدف إلى تحويل عبء الإثبات الواقع على الناقل، أو المسافر عن تقييد الخيار المحدد في الفقرة 1 من

المادة 17 باطلا ولاغيا، على أن بطلان هذا الحكم لا يعني إلغاء عقد النقل الذي يظل خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية .

(المادة 19)

الاتفاقات الأخرى بشأن حدود المسؤولية

لا تبدل هذه الاتفاقية من حقوق أو واجبات الناقل، أو الناقل المنفذ أو أجراءهم أو وكلائهم عملا بالأحكام المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بحدود مسؤولية مالكي السفن البحرية.

(المادة 20)

الضرر النووي

لا تنشأ أية مسؤولية في ظل هذه الاتفاقية عن الأضرار المترتبة على حادث نووي.

(أ) إذا ما كان متعهد المنشأة الذرية مسئولا عن هذه الأضرار عملا بأحكام اتفاقية باريس المؤرخة في 29 جويلية 1960 والخاصة بالمسؤولية المدنية في مجال الطاقة النووية والمعدلة ببروتوكولها الإضافي المؤرخ في 28 يناير 1964 أو بموجب اتفاقية فيينا المؤرخة في 21 ماي 1963 الخاصة بالمسؤولية المدنية في مجال الضرر النووي. أو

(ب) إذا ما كان المستثمر لإحدى المنشآت النووية مسئولا عن هذا الضرر عملا بالتشريع الوطني الذي يحكم المسؤولية عن مثل تلك الأضرار، شريطة أن يكون التشريع الوطني المذكور مناسبا أيضا، ومن كل الوجوه، للأشخاص الممكن أن يتعرضوا لأضرار كتلك المشار لها في إحدى الاتفاقيتين، اتفاقية باريس أو جنيف.

(المادة 21)

النقل التجاري المنفذ من قبل أشخاص معنويين

تطبق الاتفاقية الحالية على عمليات النقل ذات الطابع التجاري الذي تقوم به الدولة أو الأشخاص المعنويين الآخرين العائدين للقطاع العام وفق اتفاق نقل منظم عملاً بأحكام المادة 1 من هذه الاتفاقية.

(المادة 22)

إعلان عدم الانطباق

1- يمكن لأي طرف عند التوقيع على هذه الاتفاقية أو التصديق عليها أو القبول بها، أو الموافقة عليها، أو الانضمام إليها، أن يعلن خطياً أنه لن ينفذ أحكام هذه الاتفاقية عندما يكون الراكب والناقل من رعايا أو مواطني ذلك الطرف .

2- كل تصريح من هذا القبيل نظم عملاً بالفقرة الأولى من هذه المادة يمكن سحبه في أي وقت بواسطة بلاغ خطي موجه إلى السكرتير العام للمنظمة.

(المادة 23)

التوقيع والتصديق والانضمام

1- يظل باب هذه الاتفاقية مفتوحاً للتوقيع في مقر المنظمة حتى 31 ديسمبر 1975 ثم يبقى باب الانضمام مشرعاً بعد ذلك .

2- تصبح الدول طرفاً في هذه الاتفاقية الحالية عن طريق :

(أ) التوقيع دون تحفظ بالنسبة للإبرام، القبول أو الموافقة، أو

(ب) التوقيع بدون تحفظ بالنسبة للتصديق، القبول، الموافقة مصحوبة بالتصديق، والقبول و الموافقة.

(ج) الانضمام

3- يجري التصديق والقبول و الموافقة أو الانضمام بإيداع السكرتير العام للمنظمة وثيقة رسمية.

(المادة 24)

سريان المفعول

1- يبدأ سريان مفعول هذه الاتفاقية بعد تسعين يوماً من تاريخ توقيعها بدون تحفظ من قبل عشر دول أما فيما يختص بالتصديق و القبول أو الموافقة فيكون عن طريق إيداع وثيقة بالتصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام.

2- وبالنسبة لكل دولة توقع على هذه الاتفاقية بدون تحفظ بعد هذا التاريخ خاصا بالتصديق أو القبول أو الموافقة أو تودع وثيقة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام فإن الاتفاقية تدخل حيز التنفيذ بالنسبة لهذه الدولة في اليوم التسعين بعد تاريخ توقيع الاتفاقية أو الإيداع.

(المادة 25)

الانسحاب من الاتفاقية

1- يمكن الانسحاب من الاتفاقية الحالية من قبل الأطراف في أي وقت بعد تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ بالنسبة لذلك الطرف. .

2- يتم الانسحاب بواسطة إيداع الأمين العام للمنظمة الوثيقة الخاصة بذلك وعلى هذا الأخير أن يبلغ الأطراف عن استلامه لوثيقة الانسحاب وعن التاريخ الذي تم إيداع الوثيقة فيه.

3- ويبدأ سريان مفعول الانسحاب بعد سنة من إيداع وثيقة الانسحاب أو مرور أي فترة أطول ممكن أن تشير إليها الوثيقة.

(المادة 26)

المراجعة والتعديل

- 1- يمكن للمنظمة أن تدعو لمؤتمر يهدف تعديل أو مراجعة الاتفاقية الحالية .
- 2- تدعو المنظمة لمؤتمر للأعضاء الأطراف في الاتفاقية بغرض مراجعتها أو تعديلها بناء على طلب ما لا يقل عن ثلث الأعضاء الأطراف على الأقل.
- 3- كل دولة تصبح طرفاً في هذه الاتفاقية بعد بدء سريان مفعول أحد التعديلات المتبناة من قبل المؤتمر الذي دعت إليه المنظمة وفقاً لأحكام هذه المادة فإن تلك الدولة تصبح بالضرورة مرتبطة بالاتفاقية في صيغتها المعدلة.

(المادة 27)

الإيداع

- 1- تودع الاتفاقية الحالية لدى السكرتير العام للمنظمة .
- 2- يقوم السكرتير العام للمنظمة بما يلي:
 - (أ) بإبلاغ جميع الدول التي وقعت أو انضمت لهذه الاتفاقية بما يلي :
 - 1- بكل توقيع جديد أو إيداع وثائق جديدة وكذلك بالتاريخ الذي تم التوقيع فيه أو إيداع الوثيقة.
 - 2- تاريخ بدأ سريان مفعول الاتفاقية الحالية .
 - 3- كل فسخ للاتفاقية الحالية و التاريخ الذي يبدأ فيه سريان مفعول هذا الفسخ.
 - (ب) إرسال نسخ طبق الأصل مصدقة عن الاتفاقية الحالية إلى جميع الدول التي وقعت على هذه الاتفاقية و على كل الدول التي انضمت إليها.

3- بمجرد دخول الاتفاقية الحالية حيز التنفيذ يقوم السكرتير العام للمنظمة بإرسال صورة طبق الأصل منها للأمانة العامة لهيئة الأمم بغية تسجيلها لدى تلك الأمانة وكذلك تعميمها عملاً بالمادة 102 من ميثاق هيئة الأمم المتحدة .

(المادة 28)

اللغات

حررت هذه الاتفاقية في نسخة أصلية واحدة باللغتين الانجليزية والفرنسية ويعتبر هذان النصان متساويين في الحجية وسيعد الأمين العام للمنظمة ترجمات رسمية باللغتين الروسية والاسبانية ويودعها مع الأصل الموقع. وإشهاداً على ذلك قام الموقعون أدناه، المفوضون أصولاً بذلك، بالتوقيع على هذه الاتفاقية. حررت في أثينا في الثالث عشر من ديسمبر عام ألف وتسعمائة وأربعة وسبعين.

ملحق رقم 03

اتفاقية تحديد المسؤولية

بالنسبة للدعاوى البحرية لعام 1976

إن الدول الأطراف في هذه الاتفاقية .
وقد أدركت فائدة الاتفاق فيما بينها على تحديد قواعد موحدة تتعلق بتحديد
المسؤولية بالنسبة للدعاوى البحرية.
فقد قررت إبرام اتفاقية لهذا الغرض، وتحقيقاً لذلك اتفقت على ما يلي:

الباب الأول

حق تحديد المسؤولية

(المادة 1)

الأشخاص المستفيدين من تحديد المسؤولية

- 1- ملاك السفن و المنقذين-كما سيرد تعريفهم فيما بعد- يمكن تحديد مسؤوليتهم طبقاً لقواعد هذه الاتفاقية بالنسبة للدعاوى الواردة في المادة (2).
- 2- يعني اصطلاح "مالك السفينة" المالك، المستأجر، المدير، والناقل الفعلي على متن سفينة تعمل في أعالي البحار.
- 3- والمقصود بالمنقذ أي شخص يقدم خدمات لها صلة مباشرة بعمليات الإنقاذ، وتشمل عمليات الإنقاذ أيضاً العمليات المشار إليها في المادة (2) فقرة (1)د،ه،و.
- 4- إذا أقيمت أي دعاوى مما هو وارد في المادة (2) ضد أي شخص يكون مالك السفينة أو المنقذ مسئولاً عن فعله أو خطأه أو إهماله بسبب تأدية وظيفته، فإن هذا الشخص يتمتع
- بحق الاستفادة من حدود المسؤولية المنصوص عليها في الاتفاقية.
- 5- في هذه الاتفاقية، تشمل مسؤولية مالك السفينة مسؤوليته في دعوى أقيمت ضد السفينة ذاتها.

6- يحق للمؤمن لديه من المسؤولية، بالنسبة للدعاوى التي ينطبق عليها التحديد وفقا لقواعد هذه الاتفاقية، أن يستفيد بالمزايا التي توفرها هذه الاتفاقية وبذات القدر الذي يتمتع به المؤمن له نفسه.

7- استعمال الحق في تحديد المسؤولية لا يستتبع بالضرورة التسليم بها.

(المادة 2)

الدعاوى التي يطبق بشأنها التحديد

1- أيا كان أساس المسؤولية فإن الدعاوى الآتية يمكن أن يطبق بشأنها حدود المسؤولية:

أ- الدعاوى المتعلقة بالوفاة أو الإصابات البدنية أو الهلاك أو الضرر الواقع على الممتلكات (بما فيها الأضرار التي تلحق بمنشآت الميناء و الأحواض و المرات المائية و المساعدات الملاحية) التي تحدث على متن السفينة أو التي تتعلق مباشرة بتشغيلها أو بعمليات الإنقاذ و الهلاك الناجم عنها.

ب- الدعاوى المتعلقة بالهلاك الناتج عن التأخير في نقل البضائع بحرا و الركاب أو أمتعتهم.

ج- الدعاوى الخاصة بأي هلاك آخر ناتج عن خرق حقوق أخرى غير تعاقدية لها صلة مباشرة بتشغيل السفينة أو عمليات الإنقاذ.

د- الدعاوى المتعلقة برفع الحطام أو رفع أو إتلاف سفينة غارقة أو جانحة أو متروكة بما في ذلك أي شخص آخر يكون على ظهر تلك السفينة.

هـ- الدعاوى المتعلقة برفع أو إتلاف أو نقل بضاعة السفينة دون الإضرار بها.

و- الدعاوى المرفوعة من شخص آخر غير الشخص المسئول عن اتخاذ التدابير اللازمة لتفادي أو لتقليل الخسارة، و التي يجوز للشخص المسئول أن يحدد مسؤليته عنها طبقا لهذه الاتفاقية، بالإضافة إلى الهلاك الناجم عن اتخاذ هذه التدابير.

2- الدعاوى الواردة في الفقرة (1) سوف يطبق عليها حدود المسؤولية حتى ولو كانت عن طريق الرجوع أو لتعويض الضرر بموجب عقد أو غيره.

ومع ذلك فإن الدعاوى الواردة تحت الفقرة (1) د، هـ، ولا يطبق بشأنها حدود المسؤولية بذات القدر الذي يتعلق بالتعويض بموجب عقد مع الشخص المسئول.

(المادة 3)

الدعاوى المستثناة من التحديد

لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على ما يأتي:

- أ- دعاوى الإنقاذ أو الإسهام في العوارية العامة.
- ب- دعاوى الضرر الناجم عن التلوث بالنفط بالمعنى الوارد في الاتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية المترتبة على أضرار التلوث بالنفط الصادرة في 29 نوفمبر 1969، أو أي تعديل لها أو بروتوكول ساري المفعول.
- ج- الدعاوى التي تسري عليها أي اتفاقية دولية أو تشريع وطني يحكم أو يمنع تحديد المسؤولية في حالة الضرر النووي.
- د- الدعاوى المقامة ضد مالك سفينة نووية عن الضرر النووي.
- هـ- الدعاوى المقامة من مستخدمي مالك سفينة أو سفينة إنقاذ التي ترتبط واجباتهم بالسفينة أو عمليات الإنقاذ متضمنة مطالبات ورثتهم أو خلفائهم أو أشخاص آخرين يحق لهم التقدم بتلك المطالبات إذا كان القانون الذي يحكم عقد النقل بين مالك السفينة أو المنفذ و هؤلاء المستخدمين لا يجيز للمالك أو المنفذ الحق في تحديد مسؤوليته بخصوص تلك الدعاوى، أو إذا كان هذا القانون لا يسمح له بأن يحدد مسؤوليته إلا بمبلغ يزيد عما هو منصوص عليه في المادة (6).

(المادة 4)

سقوط الحق في التحديد

- لا يحق للشخص المسؤول أن يستفيد من تحديد مسؤوليته إذا ثبت أن الهلاك نتج عن فعله الشخصي أو تقصيره، وأنه ارتكبه بقصد التسبب في هذا الهلاك أو ارتكب هـ عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الهلاك.

(المادة 5)

الدعاوى المضادة

إذا أقام الشخص الذي له حق الاستفادة من تحديد المسؤولية بموجب أحكام هذه الاتفاقية دعوى ضد المدعي في دعوى ناشئة عن ذات الحادث فإنه تجري مقاصة بين دعوى كل منهما وتطبق أحكام هذه الاتفاقية على الرصيد إن وجد فقط.

الباب الثاني: حدود المسؤولية

(المادة 6)

الحدود العامة

- 1- تحسب حدود المسؤولية بالنسبة للدعاوى غير المنوه عنها في المادة السابعة و الناتجة عن حالة متميزة على النحو التالي:
- أ- بالنسبة لدعاوى الوفاة أو الإصابات البدنية:
- 1- 33000 وحدة حسابية لسفينة لا تزيد حمولتها عن 500 طن.
- 2- لسفينة تزيد حمولتها عن ذلك تضاف المبالغ الآتية بالإضافة إلى تلك المذكورة في (1):

لكل طن من 501	إلى 3000 طن- 500 وحدة حسابية.
لكل طن من 3001	إلى 30000 طن- 333 وحدة حسابية.
لكل طن من 30001	إلى 7000 طن- 250 وحدة حسابية.
لكل طن يزيد عن 7000	176 وحدة حسابية.

ب- بالنسبة للدعاوى الأخرى:

- 1- 176000 وحدة حسابية لسفينة لا تزيد حمولتها عن 500 طن.
- 2- لسفينة تزيد حمولتها عن ذلك تضاف المبالغ الآتية بالإضافة إلى تلك المذكورة في (1):

لكل طن من 501	إلى 3000 طن- 176 وحدة حسابية.
لكل طن من 1300	إلى 70000 طن- 125 وحدة حسابية.
لكل طن يزيد عن 7000	83 وحدة حسابية.

- 2- إذا كان المبلغ المحسوب طبقاً للفقرة (1) لا يكفي لدفع المطالبات المذكورة فيه بالكامل فإن المبلغ المحسوب طبقاً للفقرة (1) ب يكون متاحاً لتغطية رصيد المطالبات غير المدفوعة تحت الفقرة (1) ب.
- 3- ومع ذلك وبدون الإخلال بالحق في دعاوى الوفاة أو الإصابة البدنية طبقاً للفقرة (2) أ يجوز لدولة طرف في هذه الاتفاقية أن تنص في تشريعها الوطني على أن المطالبات في حالة الإضرار بمنشآت الميناء والأحواض والممرات المائية و المساعدات الملاحية تكون لها الأولوية على المطالبات الأخرى الواردة تحت الفقرة (1) ب حسبما ينص عليه بموجب ذلك القانون.
- 4- حدود المسؤولية بالنسبة لأي منقذ لا يعمل في أي سفينة أو لأي منقذ آخر يعمل على السفينة بمفرده أو الذي يقدم خدمات تتصل بالإنقاذ تحسب طبقاً لحمولة 1500 طن.
- 5- لأغراض هذه الاتفاقية فإن حمولة السفينة تحسب على أساس الحمولة الكلية طبقاً لقواعد قياس الحمولة التي تضمنها الملحق رقم (1) من الاتفاقية الدولية لقياس الحمولة السفن لعام 1969.

(المادة 7)

حد المسؤولية بالنسبة لدعاوى الركاب

- 1- بالنسبة للدعاوى الناجمة عن الوفاة أو الإصابة البدنية لركاب سفينة فإن حد مسؤولية مالك السفينة يكون 46666 وحدة حسابية مضروبة في عدد الركاب المسموح للسفينة بنقلهم طبقاً لشهادة نقل الركاب وبما لا يتجاوز 25 مليون وحدة حسابية.
- 2- لأغراض هذه المادة فإن "دعاوى الوفاة و الإصابات البدنية لركاب السفينة" تعني أي دعاوى مقامة من قبل أو لصالح أي شخص منقول على تلك السفينة:
أ- بموجب عقد نقل ركاب أو
ب- كل من يصطحب -بموافقة الناقل- سيارة أو حيوانات حية مشمولة بعقد نقل بضائع.

(المادة 8)

الوحدة الحسابية

1- الوحدة الحسابية المشار إليها في المادتين 6،7 هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي، وتحول المبالغ المذكورة في المادتين 6،7 إلى 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 إلى حق السحب الخاص لدولة عضو في صندوق النقد الدولي وفقا لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي والتي تكون سارية في ذلك التاريخ على عملياته ومعاملاته.

وبالنسبة لكل دولة متعاقدة ليست عضوا في صندوق النقد الدولي تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص بطريقة تحددها هذه الدولة.

2- ومع ذلك يجوز للدول التي ليست أعضاء في صندوق النقد الدولي والتي لا تبيح قوانينها تطبيق أحكام الفقرة (1) أن تعلن عند التوقيع غير الخاضع للتصديق أو القبول أو الإقرار، أو عند التصديق أو القبول أو الإقرار، أو الانضمام، أو في أي وقت لاحق أن حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية والتي ستطبق في أراضيها ستكون محدودة على النحو التالي:

1- فيما يتعلق بالمادة (6) الفقرة (1) مبلغ:

1- 5 مليون وحدة نقدية لسفينة لا تزيد حمولتها عن 500 طن.

2- لسفينة تزيد حمولتها على ذلك تضاف المبالغ الآتية بالإضافة إلى المذكورة في (1):

لكل طن من 501 إلى 3000 طن - 7500 وحدة نقدية.

لكل طن من 3001 إلى 30000 طن - 5000 وحدة نقدية.

لكل طن من 3001 إلى 70000 طن - 3750 وحدة نقدية.

ولكل طن فيما زاد عن 70000 طن - 2500 وحدة نقدية.

ج- وفيما يتعلق بالمادة (7) الفقرة (1) فمبلغ 700000 وحدة نقدية مضروبة في عدد

الركاب المسموح للسفينة بنقلهم طبقا لشهادتها بما لا يتجاوز 375 مليون وحدة نقدية.

الفقرتين 2،3 من المادة(6) تنطبقان في المقابل للفقرة الفرعية أ،ب من هذه الفقرة.
 3- الوحدة النقدية المشار إليها في الفقرة (2) تعادل خمسة وستون ونصف ملليجرام من الذهب من سبيكة ذهبية عياره ا تسعمائة من ألف، ويجري تحويل المبالغ المشار إليها في الفقرة(2) إلى العملة الوطنية وفقا لقانون الدولة المعنية.
 4- تتم عملية الحساب المذكورة في الجملة الأخيرة من الفقرة (1) وكذلك التحويل المشار إليه في الفقرة(3) بطريقة تمكن من التعبير " إلى أقصى حد ممكن بالعملة الوطنية للدولة المتعاقدة" عن ذات القيمة الحقيقية للمقادير الواردة في المادتين 6،7 معبرا عنها بالوحدات الحسابية وعلى الدول المتعاقدة أن توافي الموعد لديه بطريقة الحساب عملا بالفقرة (1) أو بنتيجة التحويل المذكورة في الفقرة (3) "حسبما تكون الحالة" وذلك عند التوقيع غير الخاضع للتصديق أو القبول أو الإقرار أو عند إيداعها لإحدى الوثائق المشار إليها في المادة(16) وكلما حدث تغيير في طريقة الحساب أو نتيجة التحويل.

(المادة 9)

ضم الدعوى

- 1- تنطبق حدود المسؤولية المقررة وفقا للمادة(6) على مجموع كل الدعاوى التي تنشأ في كل حالة متميزة:
 - أ- ضد الشخص أو الأشخاص المذكورين في الفقرة (2) من المادة (1) وأي شخص يكون أو يكونوا مسئولين عن فعله أو امتناعه أو إهماله.أو
 - ب- ضد مالك السفينة التي تقوم بخدمات إنقاذ، والمنقذ أو المنقذين الذين يعملون من خلال ذات السفينة، وأي شخص يكون أو يكونوا مسئولين عن فعله أو امتناعه أو إهماله.أو
 - ج- ضد المنقذ أو المنقذين لا يؤدون أعمالهم من خلال سفينة أو الذين يعملون بمفردهم على السفينة التي تقوم بتقديم خدمات الإنقاذ، وأي شخص يكون أو يكونوا مسئولين عن فعله أو امتناعه أو إهماله.
- 2- تطبق حدود المسؤولية المقررة وفقا للمادة (7) على مجموع الدعاوى الواردة بها و التي قد تنشأ عن حالة متميزة ضد الشخص أو الأشخاص المذكورين في الفقرة(2) من

المادة (1) فيما يتعلق بالسفينة المشار إليها في المادة (7)، وأي شخص يكون أو يكونوا مسؤولين عن فعله أو امتناعه أو إهماله.

(المادة 10)

تحديد المسؤولية دون إنشاء صندوق تحديد

1- يجوز الاحتجاج بتحديد المسؤولية بالرغم من عدم إنشاء صندوق تحديد وفقا لما هو مذكور في المادة (11)، ومع ذلك فإنه يجوز لدولة متعاقدة أن تنص في تشريعها الوطني على أنه في حالة إقامة دعوى أمام محاكمها لتنفيذ مطالبة خاصة بالتحديد فإنه يجوز للشخص المسئول التمسك بحق تحديد المسؤولية إذا كان هناك صندوق تحديد منشأ طبقا لنصوص هذه الاتفاقية أو انشأ عند الاحتجاج بحق تحديد المسؤولية.

الباب الثالث

صندوق تحديد السنوية

(المادة 11)

إنشاء الصندوق

1- يجوز لأي شخص يكون عرضة للمسؤولية أن ينشأ صندوقا لدى المحكمة أو الجهة المختصة في أي دولة متعاقدة تتخذ فيها الإجراءات القانونية التي تتعلق بدعاوى التحديد، ويتكون الصندوق من مجموع المبالغ المذكورة في المادتين (6) ، (7) حسب انطباقهما على الدعاوى المسئول عنها ذلك الشخص مع الفوائد المستحقة من تاريخ الحادث المنشئ للمسؤولية وحتى تاريخ إنشاء الصندوق وأي صندوق ينشأ لهذا الغرض يكون متاحا فقط لسداد المطالبات التي تتعلق بتحديد المسؤولية.

2- يمكن إنشاء الصندوق بإيداع أو بتقديم ضمان وفقا لتشريع الدولة المتعاقدة التي أنشأ فيها الصندوق، والذي أعتبر مناسبا عن طريق المحكمة أو الجهة المختصة.

3- الصندوق المنشأ بواسطة أحد الأشخاص المذكورين في الفقرة (1)، أ، و ب أو ج، أو الفقرة (2) من المادة (9) أو المؤمن لديه يعتبر منشأ بواسطة كل الأشخاص المذكورين في الفقرة (1) أو ب أو ج أو الفقرة (2) على التوالي.

(المادة 12)

توزيع الصندوق

- 1- عملا بنصوص الفقرات 1-2-3 من المادة (6) والمادة (7) يوزع المبلغ المعتمد على المدعين بنسبة مطالباتهم الثابتة تجاه الصندوق.
- 2- إذا سدد الشخص المسئول أو المؤمن مطالبة على الصندوق قبل توزيعه، فإن هذا الشخص يكتسب عن طريق الحلول بقدر ما دفعه الحقوق التي كان سيستفيد بها الشخص الذي تم تعويضه وفقا لهذه الاتفاقية.
- 3- يجوز استعمال حق الحلول المنصوص عليه في الفقرة (2) عن طريق أشخاص آخرين غير أولئك المشار إليهم عالية بالنسبة لأي مبلغ تعويض يكون قد تم دفعه، ولكن القدر المسموح الحلول فيه فقط بمقتضى التشريع الوطني المعمول به.
- 4- إذا أثبت الشخص المسئول أو أي شخص آخر أنه قد يلزم في وقت لاحق بدفع أي مبلغ في صورة تعويض كلي أو جزئي باعتبار أنه يتمتع بحق الحلول عملا بالفقرتين (2) و (3) ودفع التعويض قبل التوزيع فإنه يجوز للمحكمة أو الجهة المختصة بالدولة التي أنشأ فيها الصندوق أن تأمر بأن يجنب له مؤقتا مبلغا مناسباً كي يتمكن هذا الشخص من تحصيل حقوق من الصندوق فيما بعد.

(المادة 13)

إهدار القضايا الأخرى

- 1- عندما ينشأ صندوق للتحديد طبقا لنص المادة (11) فإن أي شخص يتقدم بمطالبه على الصندوق يمنع من استعمال أي حق فيما يتعلق بهذه المطالبة تجاه الأصول الأخرى لشخص أنشأ أو أنشأ الصندوق نيابة عنه.
- 2- بعد إنشاء صندوق التحديد طبقا لنص المادة (11) فإن أي سفينة أو ممتلكات أخرى تتعلق بالشخص الذي أنشأ الصندوق بالنيابة عنه تكون قد حجزت أو أوقفت من خلال السلطة القضائية لدولة متعاقدة لأجل مطالبة قد تثار اتجاه الصندوق أو أي ضمان مقدم فإنه يمكن رفع الحجز أو الإفراج عنها بأمر المحكمة أو الجهة المختصة لتلك الدولة. ومع ذلك فإنه يجوز دائما الأمر بهذا الإفراج إذا كان صندوق التحديد قد أنشأ:

- أ- في الميناء الذي وقع فيه الحادث، وإذا وقع الحادث خارج الميناء ففي أول ميناء تتوقف فيه السفينة بعد ذلك. أو
- ب- في ميناء النزول بالنسبة للمطالبات التي تتعلق بالوفاة والإصابة البدنية.
- ج- في ميناء التفريغ بالنسبة للأضرار التي تلحق بالبضاعة.
- د- في الدولة التي وقع فيها الحجز.
- 2- تنطبق أحكام الفقرتين (1) و (2) فقط في حالة ما إذا كان يجوز للمدعي بمطالبة على الصندوق قبل أن تدبر المحكمة ذلك الصندوق، وأن يكون الاعتماد موجود فعلا وقابل للتحويل بالنسبة لتلك المطالبة.

(المادة 14)

القانون النافذ

ينظم القانون للدولة المتعاقدة التي أنشأ فيها الصندوق الأحكام الخاصة بإنشائه وتوزيعه وكذا كافة المسائل الإجرائية بذلك وفقا لنصوص هذا الباب.

الباب الرابع

نطاق التطبيق

(المادة 15)

- 1- تطبق هذه الاتفاقية كلما طلب أي شخص ممن ورد ذكرهم في المادة (1) تحديد مسئوليته أمام محكمة دولة متعاقدة أو طلب الإفراج عن سفينة أو ممتلكات أخرى أو سحب أي ضمان داخل في اختصاص إحدى الدول المذكورة.
- غير أنه يجوز لكل دولة متعاقدة أن نستبعد كلياً أو جزئياً من تطبيق هذه الاتفاقية أي شخص ممن هو مشار إليهم في المادة (1) لا يكون محل إقامته المعتاد أو مقر عمله الرئيسي في إحدى الدول المتعاقدة وقت تنفيذ أحكام هذه الاتفاقية أمام محاكم هذه الدولة، أو أي سفينة يطلب تحديد المسؤولية بشأنها أو الإفراج عنها ولا تكون رافعة علم إحدى الدول المتعاقدة في الوقت المشار إليه.
- 2- يجوز لدولة متعاقدة أن تنظم بموجب أحكام خاصة في قانونها الوطني نظام تحديد المسؤولية الذي سيطبق على السفن الآتية:
- أ- السفن المخصصة للملاحة في المياه الداخلية بمقتضى قانون تلك الدولة.

- ب- السفن التي تقل حمولتها عن 300 طن.
- وعلى الدولة المتعاقدة التي تستفيد من الخيار المنصوص عليه في هذه الفقرة أن تخطر المودع بحدود المسؤولية المعتمدة في تشريعها الوطني، أو أنه لا يوجد.
- 3- يجوز لدولة متعاقدة أن تنظم بأحكام خاصة في قانونها الوطني نظام تحديد المسؤولية الذي سيتبع حيال دعاوى ناشئة عن حالات تهم أشخاص تابعين لدول أخرى متعاقدة لا تشملهم أي قوانين.
- 4- لا تطبق محاكم دولة متعاقدة هذه الاتفاقية على سفن تم بناؤها أو تهيئتها لاستخدامها في التدريب.
- أ- عندما تكون تلك الدولة قد حددت بموجب تشريعها الوطني حد للمسؤولية أعلى من ذلك المنصوص عليه في المادة (6) أو.
- ب- عندما تصبح تلك الدولة عضو في اتفاقية دولية تنظم قواعد المسؤولية بالنسبة لهذه السفن، وعليه تخطر الدولة المتعاقدة المودع لديه في الحالة التي تنطبق عليها الفقرة الفرعية (أ).
- هـ - لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على:
- أ- المراكب ذات الوسائد الهوائية.
- ب- السقالات العائمة المشيدة لكشف واستغلال الموارد الطبيعية لقاع البحر أو ما تحت القاع.

الباب الخامس

الأحكام الختامية

(المادة 16)

التوقيع والتصديق والانضمام

- 1- تظل هذه الاتفاقية مفتوحة للتوقيع من جانب جميع الدول في المقر الرئيسي للمنظمة البحرية الاستشارية للحكومات (المسماة فيما بعد بالمنظمة) اعتباراً من الأول من شهر فبراير 1977 حتى الحادي والثلاثين 1977، وتظل بعد ذلك مفتوحة للانضمام.

- 2- يحق لجميع الدول أن تصبح أطرافاً في هذه الاتفاقية عن طريق:

- أ- التوقيع الغير الخاضع للتصديق أو القبول أو الإقرار، أو
ب- التوقيع الخاضع للتصديق أو القبول أو الإقرار أو المتبوع بأي منها، أو
ج- الانضمام.

3- يتم تصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام بإيداع الوثيقة الخاصة بذلك لدى سكرتير عام ومنظمة (المشار إليه فيما بعد بالسكرتير العام).

(المادة 17)

بدء النفاذ

- 1- يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الأول من الشهر الذي يلي مرور اثني عشر شهرا على التاريخ الذي تقوم فيه اثنتي عشر دولة بالتوقيع غير الخاضع للتصديق أو القبول أو الإقرار أو بإيداع وثائق التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام.
- 2- وبالنسبة لدولة تودع وثيقة التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام، أو تقوم بالتوقيع غير الخاضع للتصديق أو القبول أو الإقرار بالنسبة لهذه الاتفاقية بعد استيفاء الإجراءات المطلوبة ولكن قبول دخول الاتفاقية حيز النفاذ فإن تصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام، أو التوقيع غير الخاضع للتصديق أو القبول أو الإقرار ينتج أثره في تاريخ نفاذ الاتفاقية، أو في اليوم الأول من الشهر الذي يلي اليوم التاسع عشر من التوقيع أو إيداع الوثيقة أيهما كان متأخرا.
- 3- وبالنسبة لأي دولة ترغب بعد ذلك في أن تصبح عضوا في هذه الاتفاقية فإن هذه الاتفاقية تعد نافذة بالنسبة لها في اليوم الأول من الشهر التالي لمرور 90 يوما من تاريخ إيداع الوثيقة.
- 4- بالنسبة للعلاقات بين الدول التي تصدق أو تقبل أو تقر هذه الاتفاقية أو تنضم إليها فإن هذه الاتفاقية تحل محل وتلغي الاتفاقيات الدولية الخاصة بتحديد مسؤولية ملاك سفن الصادرة في بروكسل في العاشر من أكتوبر 1957 والاتفاقية الدولية لتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بتحديد مسؤولية ملاك السفن الموقعة في بروكسل في الخامس والعشرين من أغسطس.

(المادة 18)

- 1- يجوز لأي دولة عند التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام أن تحفظ لنفسها الحق في استبعاد تطبيق المادة (02) الفقرة 1 (د)، (هـ)، ولا تقبل أي تحفظات أخرى بالنسبة لجوهر أحكام هذه الاتفاقية.
- 2- يجب أن تخضع التحفظات التي يتم إيدائها عند التوقيع للتأكيد عن التصديق أو القبول أو الإقرار.
- 3- يجوز لأي دولة أبدت تحفظا على هذه الاتفاقية أن تسحبه في أي وقت عن طريق إخطار يوجه للسكرتير العام، ويرتب هذا السحب أثره من وقت استلام الإخطار، وإلى نص الإخطار على أن سحب التحفظ يسري اعتبارا من تاريخ معين، وكان هذا التاريخ لاحقا لتاريخ استلام الإخطار بواسطة السكرتير العام فإن السحب يسري اعتبارا من التاريخ الأخير.

(المادة 19)

نقض الاتفاقية

- 1- يجوز لأي دولة متعاقدة أن تنقض هذه الاتفاقية في أي وقت بعد انقضاء سنة واحدة على تاريخ دخول الاتفاقية حيز النفاذ بالنسبة لتلك الدولة المتعاقدة.
- 2- يصبح هذا النقض نافذا بإيداع وثيقة به لدى السكرتير العام.
- 3- يصبح هذا النقض نافذا في اليوم الأول من الشهر الذي يلي انقضاء سنة واحدة بعد تاريخ إيداع الوثيقة أو بعد تلك الفترة الأطول التي حددت بالوثيقة.

(المادة 20)

إعادة النظر والتعديل

- 1- يجوز عقد مؤتمر لإعادة النظر في هذه الاتفاقية أو تعديلها عن طريق المنظمة.
- 2- تعقد المنظمة مؤتمرا للدول المتعاقدة لإعادة النظر فيها أو تعديلها بناء على طلب ثلث الدول المتعاقدة.
- 3- بعد دخول تعديل الاتفاقية حيز النفاذ فإن أي وثيقة تصديق أو قبول أو إقرار أو انضمام تم إيداعها تعد سارية على الاتفاقية بعد تعديلها ما لم يثبت عكس ذلك بنص صريح في الوثيقة.

(المادة 21)

إعادة النظر في مبالغ تحديد المسؤولية والوحدة الحسابية أو الوحدة النقدية

1- مع عدم الإخلال بنص المادة 20 يعقد مؤتمرا تدعوا إليه المنظمة طبقا للفقرتين الثاني والثالثة من هذه المادة بغرض تغيير المبالغ الموضحة في المادتين (06، 07) والمادة الثامنة الفقرة 02 أو الاستبدال أي أو كل من الوحدات المعرفة في المادة 08 الفقرتين 01 و 02 بوحداث أخرى، وتغيير أي من المبالغ يكون في حالة حدوث تغيير جوهري في قيمتها الحقيقية.

2- تدعوا المنظمة لعقد مثل هذا المؤتمر بناءا على طلب ما لا يقل عن ربع عدد الدول المتعاقدة.

3- يجب أن يتخذ قرار تغيير المبالغ أو استبدال الوحدات بوحداث حسابية أخرى بأغلبية ثلثي الدول الأعضاء الحاضرين والمصوتين في مثل هذا المؤتمر.

4- كل دولة تودع وثيقة التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام لهذه الاتفاقية بعد دخول التعديل حيز النفاذ تطبق الاتفاقية في صورتها المعدلة.

(المادة 22)

الإيداع

1- تودع هذه الاتفاقية لدى السكرتير العام.

2- يقوم السكرتير العام بالآتي:

أ- توزيع نسخ معتمد وطبق الأصل من هذه الاتفاقية على كل الدول التي دعيت لحضور المؤتمر الخاص بتحديد المسؤولية في الدعوى البحرية ولكل الدول الأخرى التي أنظمت إليها.

ب- إخطار كل الدول التي وقعت أو انضمت لهذه الاتفاقية بـ :

1- كل توقيع جديد وكل إيداع لوثيقة وأي تحفظ عليه مع بيان تاريخه.

2- تاريخ دخول هذه الاتفاقية وأي تعديل لها حيز النفاذ.

3- أي نقض لهذه الاتفاقية والتاريخ الذي يرتب فيه آثاره.

4- أي تعديل تم إجراءه طبقا للمادة 20 أو 21.

5- أي معلومات تطلب عن أي مادة من مواد هذه الاتفاقية.

3- بمجرد دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ يقوم سكرتير عام المنظمة بإرسال صورة معتمدة وطبق الأصل إلى سكرتير عام الأمم المتحدة للتسجيل والنشر وفقا للمادة 102 من ميثاق الأمم المتحدة.

(المادة 23)

اللغات

تم إعداد هذه الاتفاقية من نسخة واحدة لكل من اللغات الإنجليزية والفرنسية والروسية والإسبانية مع اعتبارها جميعا لها ذات الحجية. حرر في لندن في التاسع عشر من نوفمبر 1976. وإثباتا لما تقدم وقع على هذه الاتفاقية المفوضون رسميا عن دولهم بتوقيعاتهم أدناه.

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MARINE MARCHANDE

Certificat de Sécurité pour navire à passagers

Pour un¹ voyage international
un court

Délivré en vertu des dispositions de la

CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974
POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER,

et conformément à la résolution a.883(21) de l'assemblée
relative à l'application mondiale et uniforme du système
harmonisé de visites et de délivrance des certificats

par _____

Caractéristique du navire :

Nom du navire.....
 Numéro ou lettres distinctifs.....
 Port d'immatriculation.....
 Jauge brute.....
 Zones océanique dans les quelles le navire est autorisé à naviguer
 (Règles IV/2).....
 Numéro OMI².....

Date à la quelle la quille a été posée ou la quelle la
 Construction du navire se trouvait à un stade équiva-
 lent ou, le cas échéant, date à la quelle des travaux
 de construction ou de la transformation ou modification
 d'une importance majeure ont commencé.....

IL EST CERTIFIE :

- 1 Que le navire à été visité conformément aux prescription de la règle I/7 de la convention
- 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 :

Lignes de charge de compartimentage déterminées et marquées sur la muraille Au milieu du navire (règle II-1/13) :	Franc-bord	A utiliser quand les espaces affectés aux passagers comprennent les volumes suivants pouvant être occupés soit par des passagers, soit par marchandises
C.1
C.2
C3

- Que le navire satisfaisait aux prescriptions de la convention en ce qui concerne les mesures prises à la construction en vue de la protection contre l'incendie, les systèmes et les dispositifs de protection contre l'incendie et les plans de lutte contre l'incendie ;
- 2.3 Que les engins de sauvetage et l'armement des embarcations de sauvetage des radeaux de sauvetage et des canots de secours satisfaisaient aux prescriptions de la convention ;
- 2.4 Que le navire était pourvu d'un appareil lance-amarre et d'installation radioélectrique utilisés dans les engins de sauvetage, conformément aux prescriptions de la convention ;
- 2.5 Que le navire satisfaisait aux prescriptions de la convention en ce qui concerne les installations radioélectriques ;
- 2.6 Que le fonctionnement des installations radioélectrique utilisée dans les engins de sauvetage satisfaisait aux prescriptions de la convention ;
- 2.7 Que le navire satisfaisait aux prescriptions de la convention en ce qui concerne le matériel de navigation de bord, les moyens d'embarquement des pilotes et les publications nautiques ;
- 2.8 Que le navire était pourvu de feux, de marques, de moyens de signalisation sonore et de signaux de détresse, conformément aux prescriptions de la convention et du Règlement international pour prévenir les abordages en mer en vigueur ;
- 2.9 Que le navire satisfaisait à tous autres égards aux prescriptions Pertinentes de la convention.
3. Qu'un certificat d'exemption a / n'a pas ¹ été délivré.

¹ Rayer la mention inutile

² Conformément à la résolution A.600 (15) intitulé « Système de numéros OMI d'identification des navires ».

Le présent certificat est valable jusqu'au.....

Délivré à.....

Le.....

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MARINE MARCHANDE**Certificat de Sécurité pour navire à passagers**

Pour un¹ voyage international
un court

Délivré en vertu des dispositions de la

CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974
POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER,

et conformément à la résolution a.883(21) de l'assemblée
relative à l'application mondiale et uniforme du système
harmonisé de visites et de délivrance des certificats

par _____

Caractéristique du navire :

Nom du navire.....
 Numéro ou lettres distinctifs.....
 Port d'immatriculation.....
 Jauge brute.....
 Zones océanique dans les quelles le navire est autorisé à naviguer
 (Règles IV/2).....
 Numéro OMI²

Date à la quelle la quille a été posée ou la quelle la
 Construction du navire se trouvait à un stade équiva-
 lent ou, le cas échéant, date à la quelle des travaux
 de construction ou de la transformation ou modification
 d'une importance majeure ont commencé.....

IL EST CERTIFIE :

- 1 Que le navire à été visité conformément aux prescription de la règle I/7 de la convention
- 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 :

Lignes de charge de compartimentage déterminées et marquées sur la muraille Au milieu du navire (règle II-1/13) :	Franc-bord	A utiliser quand les espaces affectés aux passagers comprennent les volumes suivants pouvant être occupés soit par des passagers, soit par marchandises
C.1
C.2
C3

Que le navire satisfaisait aux prescriptions de la convention en ce qui concerne les mesures prises à la construction en vue de la protection contre l'incendie, les systèmes et les dispositifs de protection contre l'incendie et les plans de lutte contre l'incendie ;

- 2.3 Que les engins de sauvetage et l'armement des embarcations de sauvetage des radeaux de sauvetage et des canots de secours satisfaisaient aux prescriptions de la convention ;
- 2.4 Que le navire était pourvu d'un appareil lance-amarre et d'installation radioélectrique utilisés dans les engins de sauvetage, conformément aux prescriptions de la convention ;
- 2.5 Que le navire satisfaisait aux prescriptions de la convention en ce qui concerne les installations radioélectriques ;
- 2.6 Que le fonctionnement des installations radioélectrique utilisée dans les engins de sauvetage satisfaisait aux prescriptions de la convention ;
- 2.7 Que le navire satisfaisait aux prescriptions de la convention en ce qui concerne le matériel de navigation de bord, les moyens d'embarquement des pilotes et les publications nautiques ;
- 2.8 Que le navire était pourvu de feux, de marques, de moyens de signalisation sonore et de signaux de détresse, conformément aux prescriptions de la convention et du Règlement international pour prévenir les abordages en mer en vigueur ;
- 2.9 Que le navire satisfaisait à tous autres égards aux prescriptions Pertinentes de la convention.
3. Qu'un certificat d'exemption a / n'a pas ¹ été délivré.

¹ Rayer la mention inutile

² Conformément à la résolution A.600 (15) intitulé « Système de numéros OMI d'identification des navires ».

Le présent certificat est valable jusqu'au.....

Délivré à.....

Le.....

MERCHANT MARINE

البحرية التجارية

شهادة الحد الأدنى لسلامة التشغيل

MINIMUM SAFE MANNING CERTIFICATE

صدرت وفقا لأحكام اللائحة 13 (ب من الباب V)

للاتفاقية الدولية لسلامة الارواح في البحر

لعام 1974، في صيغتها المنقحة

ISSUED IN ACCORDANCE WITH THE PROVISION OF REGULATION
(V13B) OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA,
1974 AS AMENDED.

PARTICULARS OF SHIP.....	تفاصيل السفينة.....
SHIPS NAME.....	اسم السفينة.....
DISTINCTIVENUMBER of LETTERS.....	الرقم المميز أو الأحرف المميزة.....
IMO NUMBER.....	رقم المنظمة البحرية الدولية.....
PORT OF REGISTRY.....	ميناء التسجيل.....
GROSS TONNAGE.....	الحمولة الإجمالية.....
INTERNQTIONAL CONVENTION ON.....	اتفاقية الحمولة الدولية للسفن (1969).....
TONNAGE MEASURMENT OF SHIPS (1969)	
MAIN PROPULTION MACHINERY (kw).....	قوة الدفع الرئيسية (كيلوواط).....
TYPE OF SHIP.....	نوع السفينة.....
UNMANED MACHINERY SPACES.....	غرفة محركات غير خاضعة لإشراف دائم.

YES/نعم NO /لا

تعتبر السفينة المذكورة أعلاه مأمونة التشغيل للعمل بعرض البحر ما لم تدون أي شروط وهي تحمل الحد الكافي من المأهلين كما هو مدون أدناه

RANK/CAPACITY الرتبة/الصفة	CERTIFICATE OF COMPETENCY (STCW) شهادة الكفاءة	NUMBER OF PERSONS عدد الأشخاص
CAPITAINE ربان	MASTER CERTIFICATE (II/2) شهادة ربان	
DECK OFFICER ضابط سطح	MASTER IST AND 2 ND CERT(II-1/II-2) شهادة ربان أول/ ثاني	
CHIEF ENGINEER رئيس ميكانيكي	CHIEF ENGINEER CERTIFICATE(III-3/III-2) كبير المهندسين	
ENGINE OFFICER ضابط مهندس	ENGINE OFFICER CERTIFICATE(III-1/III-2) شهادة مهندسين م أول م ثاني	
RADIO OFFICER ضابط راديو	RADIO OFFICER CERTIFICATE شهادة راديو	
DOCTOR طبيب		
BOSUN رئيس بحارة		
CHIEF COOK طباخ		
ASSISTANT ENGI- NEER مساعد مهندس		
ABLE SEAMAN بحار سطح		
ORDINARY SEAMAN بحارة عاديين		
GRAISSEUR دهان		
TOTAL المجموع:		

ISSUED AT.....DATE.....

تاريخ الإصدار صدر.....

EXPIRY DATE تاريخ إنتهاء الصلاحية.....

SEQ/ OR STA;PE OF THE ISSUING AUTHORITY
ADMISTRATOR OF MARINE AFFAIRS

شعار أو خاتم السلطة المسؤولة عن إصدار السجل
متصرف للشؤون البحر

**FICHE D'EQUIPEMENT POUR LE CERTIFICAT
DE SECURITE POUR NAVIRE A PASSAGERS**

La présente fiche doit être jointe en permanence
Au certificat de sécurité pour navire à passagers

FICHE D'EQUIPEMENT VISANT A SATISFAIRE
A LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974
POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER,

et conformément à la résolution a.883 (21) de l'Assemblée
relative à l'application mondiale et uniforme du système
Harmonisé de visites et de délivrance des certificats

1-Caractéristique du navire :

Nom du navire.....
 Numéro ou lettres distinctifs.....
 Nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter.....
 Nombre minimal de personne ayant des qualifications
 requises pour exploiter les installations radioélectrique.....

2-Détails des engins de sauvetage :

1	Nombre total de personnes pour les quelles Il est prévu des engins de sauvetage	..... .....
		Bâbord	Tribord
2	Nombre total d'embarcations de sauvetage	.....	.....
2.1	Nombre total de personnes qu'elles peuvent recevoir	.....	.....
2.2	Nombre d'embarcations de sauvetage partiellement fermés (règle III/21 et Recueil LSA, section 4.5)	.....	.....
2.3	Nombre d'embarcations de sauvetage complètement fermés (règle III/21 et Recueil LSA, section 4.6)	.....	.....
2.4	Autres embarcations de sauvetage :	.....	.....
2.4.1	Nombre	.....	.....
2.4.2	Type	.....	.....

3-Détails des installations radioélectriques :

Installations	Equipement à bord
1. Système primaires
1.1 Installations radioélectrique VHF :
1.1.1 Codeur ASN
1.1.2 Récepteur de veille ASN
1.1.3 Radiotéléphonie
1.2 Installations radioélectriques MF :
1.2.1 Codeur ASN
1.2.2 Récepteur de veille ASN
1.2.3 Radiotéléphonie
1.3 Installations radioélectrique MF/HF :
1.3.1 Codeur ASN
1.3.2 Récepteur de veille ASN
1.3.3 Radiotéléphonie
1.3.4 Radiotélégraphie à impression directe
1.4 Station terrienne de navire INMARSAT
2. Moyens secondaires d'alerte
3. Dispositifs pour la réception de renseignement sur La sécurité maritime
3.1 Récepteur NAVTEX
3.2 Récepteur AGA
3.3 Récepteur HF de radiotélégraphie à impression directe
4. RLS par satellite :
4.1 COSPAS-SARSAT
4.2 INMARSAT
5. RLS VHF
6. Répondeur radar de navire

4-Méthode utilisées pour assurer la disponibilité des installations radioélectriques

- 4.1 Installation en double du matériel.....
 4.2 Entretien à terre.....
 4.3 Capacité d'entretien en mer.....

3	Nombre d'embarcations de sauvetage à moteur (comprises dans le nombre total d'embarcations de sauvetage indiqué ci-dessus)	..... ..... .....
3.1	Nombre d'embarcations de sauvetage munies de projecteurs	.....
4	Nombre de canots de secours	.....
4.1	Nombre de canots compris dans le nombre total d'embarcations de sauvetage indiqué ci-dessus	..........
5	Radeaux de sauvetage	.....
5.1	Radeaux de sauvetage exigeant des dispositifs approuvés de mise à l'eau :	.....
5.1.1	Nombre de radeaux de sauvetage	..........
5.1.2	Nombre de personnes qu'ils peuvent recevoir	...............
5.2	Radeaux de sauvetage n'exigeant pas de dispositifs approuvés de mise à l'eau :	.....
5.2.1	Nombre de radeaux de sauvetage	.....
5.2.2	Nombre de personnes qu'ils peuvent recevoir	...............
6	Engins flottant :	.....
6.1	Nombre d'engins	.....
6.2	Nombre de personnes qu'ils peuvent supporter	..........
7	Nombre de bouées de sauvetage	
8	Nombre de brassière de sauvetage	
9	Combinaisons d'immersion :	
9.1	Nombre total	
9.2	Nombre de combinaisons satisfaisant aux prescriptions applicables aux brassière de sauvetage	
10	Nombre de moyens de protection thermique ¹	
11	Installations radioélectriques utilisées dans les engins de sauvetage :	
11.1	Nombre de répondeur radar	
11.2	Nombre d'émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques VHF.	.....

¹ À l'exception de ceux prescrits aux paragraphes 4.1.5.1.24, et 5.1.2.2.13 du recueil LSA.

المراجع

أولاً: المراجع باللغة العربية:

(أ) المراجع العامة:

- 1) إيمان فتحي حسن الجميل « تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني والاتفاقيات الدولية دراسة مقارنة » ، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2009 .
- 2) أمجد محمد منصور، « المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن الجمادات » ، الطبعة الأولى، بدون دار النشر، الأردن، 2002.
- 3) أكرم يا ملكي « القانون الجوي، دراسة مقارنة » ، بدون اسم ومكان النشر، 1998.
- 4) أبو زيد رضوان، « القانون الجوي، قانون الطيران التجاري » ، دار الفكر الجامعي، القاهرة، 1995.
- 5) بهاء بهيج شكري « التأمين البحري في التشريع و التطبيق » ، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1430هـ-2009م .
- 6) بو بكر سخري « القانون البحري مدعم باجتهادات المحكمة العليا » ، دار هومة للطباعة والنشر و التوزيع، الجزائر، 2005.
- 7) جلال وفاء محمددين:
- تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1995.
- دروس في القانون الجوي، الدار الجامعية، بيروت، د.ت.
- 8) جديدي معراج « مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري » ، الطبعة الخامسة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007.
- 9) طالب حسن موسى « القانون البحري » الطبعة الثانية، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2007.
- 10) كمال حمدي «القانون البحري:السفينة-أشخاص الملاحة البحرية-استغلال السفينة-إيجار السفينة-نقل البضائع والأشخاص » ، منشأة المعارف، بدون مكان النشر 2007 .

- 11) طارق جمعة سيف « تأمين النقل الدولي البحري، الجوي، البري، النهري »، ط1، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، 2007.
- 12) طه عبد المولى طه « التعويض عن الأضرار الجسدية في ضوء الفقه و قضاء النقض الحديث»، دار الكتب القانونية، مصر 2002
- 13) محمد فريد العريني «القانون الجوي»، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007¹
- 14) محمد البزاز « حماية البيئة البحرية دراسة في القانون الدولي »، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006.
- 15) محمد بودالي « حماية المستهلك في القانون المقارن، دراسة مقارنة مع القانون الفرنسي»، دار الكتاب الحديث، الجزائر، 1426 هـ / 2006.
- 16) محمد عبد الفتاح ترك «عقد النقل البحري عقد نقل البضائع بحرا، عقد نقل الأشخاص بحرا دراسة تفصيلية»، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005.
- 17) مختار رحمانى محمد « المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دراسة مقارنة في الفقه و القضاء »، دار هومه للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2003 .
- 18) مصطفى كمال طه:
- العقود التجارية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005.
 - القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، بدون مكان النشر 2000.
 - القانون البحري، بدون دار النشر، الإسكندرية، 1980.
 - مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة و النشر، بيروت، د.ت.
 - أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، بدون طبعة، منشورات الحلبي الحقوقية، د.ت.
 - النظرية العامة للقانون التجاري و البحري، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، د.ت.
- 19) محمود مختار أحمد بري ري «قانون التجارة البحرية » دار النهضة العربية القاهرة، 1999 .

- (20) محمد بهجت عبد الله فليد « العقود البحرية إيجار السفينة- النقل البحري- البيوع البحرية- التأمين البحري » ط1، دار النهضة العربية للطبع والنشر والتوزيع، القاهرة، 1996.
- (21) محمود سمير الشراوي « القانون البحري » الطبعة الرابعة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993.
- (22) محمود جمال الدين زكي « مشكلات المسؤولية المدنية، ج1، في ازدواج أو وحدة المسؤولية المدنية ومسألة الخيرة » مطبعة جامعة القاهرة، 1978 .
- (23) محمود جمال الدين زكي « الوجيز في النظرية العامة للالتزامات، الجزء الأول، مشكلات المسؤولية المدنية » طبعة 1978.
- (24) محمود السيد عبد المعطي خيال « الحدود الفاصلة بين المسؤولية التقصيرية و العقدية »، بدون اسم ومكان النشر.
- (25) سمير عبد السميع سليمان الأودن « المسؤولية عن حوادث وسائل النقل السريع » منشأة المعارف بالإسكندرية، 2008.
- (26) سعيد أحمد شعلة « قضاء النقص التجاري في عقد النقل » دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 1993.
- (27) سلطان أنور « مصادر الالتزام، الموجز في النظرية العامة في الالتزام »، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، 1983 .
- (28) عمر خالد مصطفى حمد « عقد النقل في الفقه الإسلامي، دراسة مقارنة»، الطبعة الأولى، دار النفائس للنشر والتوزيع، الأردن، 1430 هـ / 2010 م .
- (29) عاطف محمد الفقى « قانون التجارة البحرية- السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، عقد النقل البحري للأشخاص، مشار طات إيجار السفن »، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008.
- (30) عيسى غسان ربضي « مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم دراسة مقارنة » الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع 1429هـ-2008م.

- (31) عدلي أمير خالد « قواعد وأحكام عقد النقل البحري » دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2006.
- (32) عمرو عيسى الفقي « الموسوعة القانونية في المسؤولية المدنية »، الطبعة الأولى، بدون اسم ومكان النشر، 2002.
- (33) عبد الرحمن بن أحمد بن محمد بن فايع « أحكام البحر في الفقه الإسلامي »، الطبعة الأولى، دار الأندلس الخضراء للنشر والتوزيع، جدة، 1461 هـ، 2000م.
- (34) عبد الرزاق أحمد السنهوري « الوسيط في شرح القانون المدني الجديد »، م 2، نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام»، الطبعة الثالثة، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 1998.
- (35) علي علي سليمان « دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري»، دم.ج.، الجزائر، 1994.
- (36) العطير عبد القادر « الوسيط في شرح القانون التجاري الأردني » دار الشروق، عمان، 1993.
- (37) علي جمال الدين عوض «القانون البحري» دار النهضة العربية، الإسكندرية، 1992.
- (38) علي جمال الدين عوض «القانون البحري»، بدون اسم الناشر، القاهرة، 1970.
- (39) عبد الوهاب عرفة « الوسيط في التعويض المدني عن المسؤولية المدنية »، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، بدون طبعة.
- (40) عبد الستار التليي « شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي و الأسباب القانونية لدرئها»، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، بدون تاريخ النشر .
- (41) عدلي أمير خالد «أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي » منشأة المعارف، الإسكندرية، د.ت.
- (42) فرج توفيق حسن « النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام»، الدار الجامعية، د.ت.
- (43) صالح ناصر العنبي « فكرة الجوهرية في العلاقة العقدية، دراسة مقارنة»، الطبعة الأولى، 1422هـ - 2001م.

- (44) صلاح الدين عبد اللطيف الناهي « الوجيز في مبادئ القانون البحري دراسة تحليلية موازنة لقوانين التجارة البحرية في الأردن وسوريا ولبنان والجزائر »، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن ، 1996 .
- (45) ربان مدحت عباس خلوصي « السفينة والقانون البحري »، بدون اسم ومكان النشر، 1993.
- (46) تهامي نقرة، القرصنة البحرية والأمن البحري، بحث منشور ضمن أبحاث الندوة الخامسة عشر المنعقدة بالمركز العربي للدراسات الأمنية بالرياض.
- ب (المراجع المتخصصة:**
- (1) الشحات إبراهيم منصور « الالتزام بضمان السلامة في مجال النقل البحري بين الشريعة الإسلامية و القانون»، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2001.
- (2) إبراهيم الدسوقي أبو الليل « مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والدولي»، دار النهضة العربية، بدون مكان النشر، 1980.
- (3) هاني دويدار، « النظام القانوني للسلامة و الصحة في مجال النقل و خاصة النقل البحري»، 2002، بدون مكان النشر.
- (4) وجدي عبد الواحد ع لي « التعويض عن الإخلال بالالتزام سلامة الراكب و المسافرين»، الطبعة الأولى، بدون اسم ومكان النشر، 2004.
- (5) محمد وحيد محمد علي « الالتزام بضمان السلامة في العقود »، د، دار النهضة العربية، القاهرة 2001.
- (6) محمد علي عمران « الالتزام بضمان السلامة و تطبيقاته في بعض العقود»، دراسة فقهية قضائية في كل من مصر و فرنسا، بدون اسم ومكان النشر، 1980.
- (7) عابد فايد عبد الفتاح فايد « الالتزام بضمان السلامة في عقود السياحة في ضوء قواعد حماية المستهلك»، دراسة مقارنة في القانون المصري و القانون الفرنسي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1427هـ 2006م.
- (8) عبد الرافع موسى «مدى الشدة في أساس مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص»، دار النهضة العربية، القاهرة، 1996.

9) عبد القادر أقصاصي، الإلتزام بضمان السلامة في العقود، نحو نظرية عامة، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2010.

ج) الرسائل و المذكرات:

- 1) زازة لخضر، «الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار»، جامعة وهران، كلية الحقوق، السنة الجامعية 2009-2010.
- 2) دلال يزيد، «مسئولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي»، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، كلية الحقوق، السنة الجامعية 2009-2010.
- 3) محمود التلتي، « النظرية العامة للإلتزام بضمان سلامة الأشخاص »، جامعة عين شمس، مصر، 1988.
- 4) علي فتاك، « تأثير المنافسة على سلامة الإلتزام بضمان سلامة المنتج »، جامعة وهران، كلية الحقوق، السنة الجامعية 2006-2007.
- 5) العرابوي نبيل صالح، « مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع و الأشخاص في القانون الجزائري»، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، كلية الحقوق، السنة الجامعية 2009-2010.

6) دريسي أمينة، «حالات دفع مسؤولية الناقل البحري، الحالات المتعلقة بأفعال التابعين البحريين و الحالات المتعلقة بالمنشأة البحرية »، جامعة وهران، كلية الحقوق، السنة الجامعية 2007-2008.

7) أحمد سليم فريز نصره ، «الشرط المعدل للمسؤولية العقدية في القانون المدني المصري»، كلية الدراسات العليا، جامعة النجاح الوطنية نابلس، فلسطين 2006.

د) الدوريات و المجالات:

- 1) دلال يزيد « مدى التزام الناقل الجوي بضمانة سلامة المسافرين إزاء عمليات القرصنة الجوية»، مجلة القانون، العدد الأول، جانفي 2010، صادرة عن معهد الحقوق و العلوم القانونية، المركز الجامعي غليزان، ص 80، 82.
- 2) علي جابر محجوب « ضمان سلامة المستهلك من الأضرار الناشئة عن عيوب المنتجات الصناعية المباعة»، ج 2، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، العدد الرابع، ديسمبر 1996، ص 189 و ص 241 و ص 314.

ه) النصوص القانونية:

- 1) الأمر رقم 73-02 المؤرخ في 05 يناير سنة 1973 المتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بنقل الركاب بطريق البحر الموقعة في تاريخ 29 أبريل 1961. الجريدة الرسمية (ج.ج.د.ش)، العدد (9)، السنة 1973.
- 2) الأمر رقم 73-03 المؤرخ في 05 يناير 1973، المتضمن انضمام الجزائر إلى معاهدة بروكسل الموقعة في 27 ماي 1967 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل أمتعة المسافرين بحرا الجريدة الرسمية (ج.ج.د.ش)، العدد (09)، سنة 1973.
- 3) المرسوم رقم 88/88 المؤرخ في 26 أبريل 1988 المتضمن مصادقة الجزائر على المعاهدة الدولية المتعلقة بمستويات التدريب و إصدار الشهادات و أعمال المناوبة للملاحين لعام 1978.
- 4) المرسوم رقم 83/510 المؤرخ في 27 أوت 1983 المتضمن مصادقة الجزائر على معاهدة سولاس SOLAS لسنة 1974 وهو يتضمن في الوقت ذاته مصادقة الجزائر على البروتوكول الملحق في 17 فيفري 1978، كما صادقت الجزائر أيضا على البروتوكول الملحق بها أيضا الموقع بل رين في 11 نوفمبر 1988 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 449/2000 المؤرخ في 23 ديسمبر 2000.
- 5) الأمر رقم 76/80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق ل 23 أكتوبر سنة 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في أول ربيع الأول 1419 الموافق ل 25 جوان سنة 1998 المتضمن القانون البحري الجزائري. الجريدتين الرسميتين رقم 1977/29 و رقم 1998./47
- 6) الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون المدني الجريدة الرسمية العدد 78 المؤرخة في 30/09/1975. المعدل و المتمم باق. رقم 07-05 المؤرخ في 13 مايو 2007 ج.ر. عدد 31 المؤرخة في 13 مايو 2007.

(7) الأمر رقم 59-75 مؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 يتضمن القانون التجاري الجريدة الرسمية (ج.ر) العدد 101 المؤرخ في 19 ديسمبر 1975 المعدل و المتمم.

(8) الأمر رقم 07-95 المؤرخ في 23 شعبان عام 1415 الموافق 25 يناير سنة 1995 والمتعلق بالتأمينات المعدل و المتمم بالقانون رقم 06-04 مؤرخ في 21 محرم عام 1427 الموافق 20 فبراير سنة 2006 الج ر للج. الج العدد 15 سنة 43.

ثانيا: المراجع باللغة الفرنسية:

1/Ouvrages généraux :

- 1) Antoine Vialard « droit maritime», presse universitaires de France, (n.d) .
- 2) Barthélemy Mercadel « droit des transports terrestres et aériens», édition Dalloz, 1996.
- 3) Daniel Danjon «traité de droit maritime», tome 3eme, librairie générale de droit et de jurisprudence, paris
- 4) Fatima Zohra Mohammed Chérif «l'activité portuaire et maritime de l'Algérie», problème et perspectives, office des publications universitaires, Alger, 2004
- 5) G.Viney « traité de droit civil, introduction à la responsabilité», 2éd LGDJ, 1995.
- 6) Martine Remond Guilloud « Droit maritime», éd. A .Perdone, 1988.
- 7) R.Demogue «les notions Fondamentales du droit privé», Paris, 1911.
- 8) René Rodier, Emmanuel du Ponta vice « droit maritime», 12ème édition, Dalloz, paris, 1997.
- 9) Pierre Bonassies et Christian Scapel, Droit maritime,n.pub,n.p.n.d
- 10)Philippe le Tourneau,droit de la responsabilité et de contrats,6^{ème} édition, ouvrage couronné par l'académie des science morales et politiques, Dalloz, 2006,
- 11) P.Bonassies, «la responsabilité de l'armateur de croisière» revue Scapel 1998.
- 12) Pierre Safa, «Droit Maritime», tome second, transports maritimes, 1^{ère} .Edition, Editions juridiques SADER, 2000
- 13)E. du Pontavice,P. cordier, «transport et affrètement maritime»,2^{ème} éd., Delmas, France.
- 14)Touafek Rabah, CODEMARITIME ET PORTUAIRE ,TEXTES LEGISLATIFSETREGLEMENTAIRESENVIGUEUR ,EDITIONS HOUMA.

2/Ouvrages spéciaux :

- 1) Bernard Saintourens et Dalila Zennaki « l'obligation de sécurité», actes du colloque franco-Algérien univ. De Montesquieu Bordeaux, université d'Oran Senia 22 mai2002, presse universitaire de Bordeaux.
- 2) P. Jourdain « Le fondement de l'obligation de sécurité » Gaz Pal., 21-23 Septembre 1997.
- 3) Françoise Odier «responsabilité du transporteur maritime de passagers ».

3/Thèses et Mémoires :

Abdoulaye Dia «la sécurité du passager dans le transport maritime au »¹ Sénégal», mémoire de maîtrise, université Gaston Berger de Saint Louis du Sénégal, section de droit de l'entreprise, année 2005, par Internet.

2) David Peano « sécurité et sûreté maritime», de l'élaboration des textes a la difficulté de mise en œuvre, uni. de droit d'économies et des sciences d'aix-Marseille, faculté de droit et de science politique, année 2003, par internet.

3) Mali « l'état de navigabilité du navire» , mémoire pour le D.E.S.S de droit maritime et des transports, directeur de recherche M. Christian Scapel, uni. de droit d'économies et des science d'aix Marseille, faculté de droit et de science politique, année 2005.

4) Mohammed el Mariky, «le transport de passagers et de leur bagages en droit maritime marocain ».

¹) Laure Grach, «les droits des passagers dans le transport maritime» l'incidence du droit de la consommation sur la protection des passagers, uni. de droit d'économies et des sciences d'Aix-Marseille, faculté de droit et de science politique, année universitaire 2003, par internet.

4/Journaux :

¹) Belkheir Ikkache « piraterie en mer » le phare (journal des échanges internationaux, des transport et de la loges tique), n.117, Alger, janvier 2009.

الفهرس

الصفحة	الموضوع
9-1	المقدمة.....
11-10	المبحث التمهيدي: التعريف بعقد نقل الأشخاص وأمتعتهم بحرا.....
12	المطلب الأول: إبرام عقد النقل البحري للأشخاص و خصائصه
16-12	الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري للأشخاص.....
17	1- وجود عقد نقل.....
18	2- أن يتعلق العقد بنقل شخص
18	3- أن يكون النقل بمقابل.....
19	4- أن يتم النقل عن طريق البحر.....
19	أولاً: الطبيعة القانونية لعقد نقل الأشخاص بحرا.....
20	ثانياً: إثبات عقد نقل الأشخاص بالبحر.....
21	الفرع الثاني: مميزات عقد النقل البحري.....
21	أولاً: عقد النقل البحري للأشخاص من العقود الرضائية.....
22	ثانياً: العقد ملزم للجانبين.....
23	ثالثاً: العقد من العقود القائمة على الاعتبار الشخصي.....
24	رابعاً: أنه عقد تجاري.....
25	المطلب الثاني: الالتزامات الناشئة عن عقد النقل
26	الفرع الأول: التزامات المسافرين.....
28-26	أولاً: التزام المسافرين بدفع الأجرة.....
29	ثانياً: التزام المسافرين بمراعاة النظام في السفينة.....
30	الفرع الثاني: التزامات الناقل.....
33-30	أولاً: الالتزام بجعل السفينة صالحة للملاحة.....
36-34	1- صلاحية السفينة للملاحة.....
38-37	أ- المعايير الدنيا الخاصة بالجوانب التقنية.....
41-39	ب- المعايير الدنيا الخاصة بالعنصر البشري.....

42	.....2- شروط الملاحة الآمنة.....
42	.....أ- أنظمة تقسيم المرور.....
44-43	.....ب- المعدات التقنية المساعدة على الملاحة.....
45	.....ثانيا: التزام الناقل بتنفيذ السفر المتفق عليه.....
45	.....ثالثا: الالتزام بتوفير الراحة للمسافر.....
46	.....رابعا: التزام العناية بسلامة الراكب و المحافظة عليها.....
47	.....خامسا: الالتزام بنقل أمتعة الراكب.....
49-47	.....سادسا: مدى التزام الناقل البحري بضمان سلامة المسافرين إزاء عمليات القرصنة البحرية... .
51-50	.....الفصل الأول: الالتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص.....
52	.....المبحث الأول: تطور نشأة الالتزام بضمان سلامة المسافرين.....
57-53	.....المطلب الأول: تطور نشأة الالتزام بضمان سلامة المسافر في فرنسا.....
64-58	.....الفرع الأول: مسؤولية الناقل التصيرية.....
73-65	.....الفرع الثاني: نشأة الالتزام بضمان السلامة.....
74	.....المطلب الثاني: تطور نشأة الالتزام بضمان سلامة المسافر في الجزائر.....
76-75	.....الفرع الأول: الالتزام بضمان السلامة في مجال النقل البري.....
77	.....الفرع الثاني: الالتزام بضمان السلامة في مجال النقل الجوي.....
77	.....الفرع الثالث: الالتزام بضمان السلامة في مجال عقود السياحة والأسفار.....
78	.....الفرع الرابع: الالتزام بضمان السلامة في مجال النقل البحري.....
79	.....المبحث الثاني: مضمون الالتزام بضمان السلامة وشروطه.....
82-79	.....المطلب الأول: التعريف بالالتزام بضمان السلامة.....
83	.....الفرع الأول: فكرة السلامة في ذاتها.....
84-83	.....الفرع الثاني: ضرورة السيطرة الفعلية على العناصر المسببة للضرر.....
85	.....الفرع الثالث: انتماء العناصر المسببة للضرر للعقد في الالتزام بالسلامة.....
85	.....المطلب الثاني: شرطا الالتزام بضمان السلامة.....
87-86	.....الفرع الأول: وجود عقد النقل.....
89-87	.....الفرع الثاني: حدوث إصابة للمسافر أثناء تنفيذ العقد.....
92-90	.....المطلب الأول: مضمون الأساس التعاقدى للالتزام بضمان السلامة.....
94-93	.....الفرع الأول: تبرير الأساس التعاقدى للالتزام بضمان السلامة.....

95	.....أولاً: تفسير الإرادة الضمنية للمتعاقدين.....
97-96	.....ثانياً: الإستناد إلى مستلزمات العقد.....
97	.....الفرع الثاني: آثار الأساس التعاقدى للالتزام بضمان السلامة.....
98-97	.....أولاً: إتساع نطاق المسؤولية التعاقدية.....
101-99	.....ثانياً: إنحسار نطاق المسؤولية التقصيرية.....
102	.....الفرع الثالث: الطبيعة التبعية أو الجوهرية للالتزام بضمان السلامة.....
103	.....أولاً: إلتزام المدين بالسلامة بضرورة توقع الحادث الضار.....
103	.....ثانياً: إلتزام المدين بالسلامة بالتصرف لمنع الحادث الضار أو تقليل آثاره.....
104	.....أ-إتخاذ الإجراءات الكفيلة لمنع وقوع الحادث الضار.....
105-104	.....ب-إتخاذ الإجراءات اللازمة لتقليل الآثار الضارة للحادث.....
106	.....المطلب الثاني: تقدير الأساس التعاقدى للالتزام بضمان السلامة.....
106	.....الفرع الأول: مزايا الأساس التعاقدى للالتزام بضمان السلامة.....
106	.....أولاً: حماية المتضررين.....
107	.....ثانياً: إقامة التوازن في العلاقة بين طرفي العقد.....
109-108	.....الفرع الثاني: عيوب الأساس التعاقدى للالتزام بضمان السلامة.....
111-110	.....الفرع الثالث: القانون مصدر الإلتزام بضمان السلامة.....
115-113	.....الفصل الثاني: المسؤولية عن الإخلال بالالتزام بالسلامة.....
116	.....المبحث الأول: مدى مسؤولية الناقل البحري للمسافرين.....
116	.....المطلب الأول: مجال تحقق مسؤولية الناقل البحري للمسافرين.....
120-117	.....الفرع الأول: شروط وحالات مسؤولية الناقل البحري.....
122-121	.....أولاً: المسؤولية عن وفاة المسافر أو عما يلحقه من أضرار بدنية.....
125-122	.....ثانياً: المسؤولية عن ضرر الناتج عن تأخير في تنفيذ الناقل لالتزاماته.....
126	.....ثالثاً: المسؤولية عن الأضرار التي تلحق أمتعة المسافرين.....
127	.....أ - الأمتعة المسجلة.....
127	.....ب- الأمتعة الغير المسجلة.....
128	.....ج- الأمتعة المودعة.....
139-129	.....الفرع الثاني: مسؤولية الناقل البحري عن الحوادث الفردية.....
142-140	.....الفرع الثالث: مسؤولية الناقل البحري عن الحوادث الجماعية.....
143	.....المطلب الثاني: مجال انتفاء مسؤولية الناقل البحري.....

143	..... الفرع الأول: السبب الأجنبي
144	..... أولاً: القوة القاهرة أو الحادث الفجائي
144	..... 1- أن تكون القوة القاهرة أو الحادث الفجائي غير ممكن التوقع.....
145-144	..... 2- أن تكون القوة القاهرة أو الحادث الفجائي مستحيل الدفع.....
146-145	..... ثانياً: خطأ المسافر أو الراكب.....
147	..... ثالثاً: فعل الغير
148	..... المبحث الثاني: المسؤولية عن الإخلال بالتزام سلامة المسافرين بحراً.....
150-148	..... المطلب الأول: أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري
151	..... الفرع الأول: أطراف دعوى المسؤولية
152	..... أولاً: الراكب المضرور
153-152	..... ثانياً: خلف الراكب الهالك
159-154	..... الفرع الثاني: طرق تقدير التعويض
161-160	..... الفرع الثالث: المسؤولية المحدودة للناقل البحري
167-162	..... الفرع الرابع: التشديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري
173-168	..... الفرع الخامس: مدى جواز الاتفاق على تعديل المسؤولية عن الإخلال بالتزام السلامة.....
175-174	..... المطلب الثاني: تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري.....
178-176	..... الفرع الأول: تقادم دعوى التعويض عن الوفاة والإصابة
179	..... الفرع الثاني: تقادم دعوى التعويض عن هلاك أو تلف الأمتعة
179	..... الفقرة الأولى: الأمتعة المسجلة
180	..... الفقرة الثانية: الأمتعة غير المسجلة
182-181	..... الفقرة الثالثة: الأمتعة المودعة
184-183	..... الفرع الثالث: تقادم دعوى التعويض عن أضرار التأخير
185	..... المبحث الثالث: ضمانات تغطية مسؤولية الناقل البحري للأشخاص
190-185	..... المطلب الأول: التأمين من مسؤولية الناقل البحري.....
191	..... المطلب الثاني: آفاق قانون النقل البحري للركاب.....
192	..... الفرع الأول: إعادة النظر في نظام المسؤولية.....
192	..... الفرع الثاني: حول أسباب الإعفاء من المسؤولية.....
193	..... الفرع الثالث: فيما يتعلق بحدود التعويض.....

195-193	..... الفرع الرابع: فيما يتعلق بالتأمين الإجباري.
199-197	..... الخاتمة
200	..... الملاحق
208-201	..... ملحق رقم 1 : الإتفاقية الدولية بروكسل لسنة 1961
225-209	..... ملحق رقم 2 : الإتفاقية الدولية أثينا لسنة 1974
240-226	..... ملحق رقم 3 : الإتفاقية الدولية لتحديد المسؤولية بالنسبة للدعاوى البحرية.
242-241	..... نموذج من شهادة السلامة للسفن الناقلة المسافرين
244-243	..... نموذج من شهادة الحد الأدنى لسلامة التشغيل
247-245	..... نموذج من سلامة تجهيز معدات السفن الناقلة للمسافرين
258-248	..... المراجع

ملخص موضوع البحث:

يعد قطاع النقل من القطاعات الحيوية وعصب التنمية في جميع الدول، وهو أحد القوى الدافعة الرئيسية للنمو الاقتصادي.

والسؤال الذي يطرح هو: كيف نشأ الالتزام بضمان السلامة؟ وهل هذا الالتزام قائم على أحكام المسؤولية العقدية كالتزام عقدي، أم يخضع في حالات أخرى لأحكام المسؤولية التقصيرية؟.

التزام الناقل بضمان سلامة الركاب، يعني أنه يكون ملتزماً بتوصيل الركاب إلى المكان المتفق عليه سليماً معافاً، ويوجد هذا الالتزام مصدره في عقد النقل.

ويعد الناقل مسؤولاً عن الضرر المؤدي للوفاة والإصابات الجسدية للركاب وكذلك الضرر المسبب لأمتعته متى كان الفعل المولد للضرر قد وقع خلال عملية النقل إن المسؤولية المدنية عن هذه الحوادث لا زالت محل تطور في الفقه والقضاء و هو ما يفتح آفاقاً واسعة أمام تطورها في المستقبل.

الكلمات المفتاحية:

عقد النقل البحري للأشخاص؛ الالتزام بضمان سلامة الركاب؛ المسؤولية عن الإخلال بالالتزام السلامة؛ مسؤولية الناقل عن وفاة المسافر؛ مسؤولية الناقل عن الأضرار البدنية حين انقضاء مسؤولية الناقل البحري؛ المسؤولية المحدودة للناقل البحري؛ التشديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري؛ تقادم دعوى المسؤولية؛ التأمين من المسؤولية.