

جامعة أبو بكر بلقايد - تلمسان -



كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

## دور قانون الاستهلاك في حماية حقوق المسافرين في عقد النقل البحري للأشخاص

أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص

تخصص: قانون المنافسة والامتلاك

تحت إشراف الأستاذ:

أ . بسعيد مراد

من إعداد الطالبة:

تيانتي مريم

أعضاء لجنة المناقشة

رئيسا	جامعة تلمسان	أستاذة محاضر (أ)	د/ بن عصمان جمال
مشرفا ومقررا	جامعة تلمسان	أستاذ محاضر (أ)	د/ بسعيد مراد
مناقشا	جامعة تلمسان	أستاذ محاضر (أ)	د/ دلال يزيد
مناقشا	المركز الجامعي مغنية	أستاذ محاضر (أ)	د/ مراد نعوم

السنة الجامعية: 2018 م/ 2019 م

# إهداء

إلى من خفض لهما جناح الرحمة...والديا أطال الله في عمرهم

إلى جميع إخوتي أنار الله دريهم وحفظهم

إلى أفراد أقاربي وكل من يعرفني وساندني في إنجاز بحتي

إليكم جميعا أهدي ثمرة جهدي

مريم

# شكر و عرفان

إلى مشرفي الأستاذ بسعيد مراد الذي كان أستاذا بأخلاقه قبل أن يكون أستاذا بعلمه لك مني كل التقدير والإحترام على رحابة الصدر وعلى التوجيهات القيمة والملاحظات التي صاحبتني طول فترة البحث، أدامك الله دخرا للعلم وجعل تعبك في ميزان الحسنات.

شكرا للجنة المناقشة على تكبد عناء قراءة بحثي والتي زادت بحثي قيمة علمية شكرا لكم جميعا كل بإسمه ومع حفظ ألقاب الجميع أدامكم الله دخرا للعلم، وجعل تعبكم في ميزان الحسنات .

## قائمة المختصرات :

القانون البحري الجزائري	: ق ب ج
القانون المدني الجزائري	: ق م ج
القانون التجاري الجزائري	: ق ت ج
قانون التجارة البحرية المصرية	: ق ت ب م
القانون البحري الفرنسي	: ق ب ف
القانون التجاري المصري	: ق ت م
الجريدة الرسمية	: ج ر
الصفحة	: ص
الطبعة	: ط

## La liste des abréviations :

<b>P :</b>	page
<b>Pu :</b>	publication
<b>Gaz Pal :</b>	Gazette de Palais
<b>N :</b>	Numiro
<b>D :</b>	Dalloz
<b>Op Cit :</b>	Ouvrage Précite
<b>LGDJ :</b>	Libraire Générale de droit et de jurisprudence
<b>Ed :</b>	édition

# مقدمة

مقدمة :

تعتبر عملية النقل أهم ظاهرة سايرت تاريخ البشرية وتطورها ابتداء من العصور البدائية إلى وقتنا هذا، مع شمولها لكل مجالات الحياة وأنشطتها.

ولقد أثر التطور الصناعي والتجاري في العصور الحديثة على عملية النقل ووسائله للدور الفعال والحيوي الذي يقوم به بتقريب المسافات بين الامم والبلدان والشعوب، في مختلف مجالات الحياة الاقتصادية منها والاجتماعية والثقافية<sup>1</sup>.

فأهمية نقل الأشخاص بحرا لا تقل عن أهمية نقل البضائع بحرا<sup>2</sup>، فقد احتلت هذه الاخيرة أهمية كبيرة بين زيادة العلاقات التجارية بين الدول وانتشار الهجرة والسياحة، فضلا عن انتظام المواصلات البحرية وسيادة الأمن في البحار، أضف إلى ذلك أن النقل البحري ظل فترة طويلة الوسيلة الوحيدة أو الأساسية للنقل بين الدول البعيدة<sup>3</sup>، وذلك حتى ظهور النقل الجوي<sup>4</sup>.

وبحسب احدى الإحصائيات على حركة الموانئ فإن ميناء الجزائر ومرسليا في حركة نشطة تعادل 400 ألف مسافر، ويكون السفر بينها كل يومين على الأقل وتدوم الرحلة البحرية 20 ساعة تقريبا<sup>5</sup>.

ثم إن عدد كبيرا من المسافرين باتجاه أوروبا يستعملون الطائرة ذهابا والباخرة إيابا لأنهم في أغلب الاحيان يشتررون سيارات من اوروبا، كما تعتبر عملية نقل المسافرين بحرا

<sup>1</sup> - زرهوني نبيلة، الالتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة بلقايد وهران 2013، ص06.

<sup>2</sup> - علي حسن يونس، العقود التجارية، دار الفكر العربي، 1998، بند 195، ص272.

<sup>3</sup> - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة 1، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004\_2005، ص207.

<sup>4</sup> - الذي أصبح ينافس النقل البحري بحيث أصبح يختصر المسافات والوقت.

<sup>5</sup> - Fatima Zohra Mohammed Cherif.L'activité portuaire et maritime de L'algerie.probleme et perspectives.office des publication universitaires.Alger.2004.P135.

نشاطا مكثفا في فصل الصيف بحيث تشكل منافسا قويا للنقل الجوي، وذلك راجع لانخفاض تكاليف النقل وقدرة استيعاب الباخرة لمسافرين وأمتعتهم. وميناء الجزائر يستأثر لوحده بنسبة 70 % من نشاط نقل المسافرين، بسبب عدد الرحلات التي يؤمنها (2 في اليوم)<sup>1</sup>.

فالقانون البحري نشأت عناصره بمعناه الحديثة في العصور الوسطى وترتب على ذلك ازدهار للتجارة البحرية وخاصة في المدن الإيطالية ونشأت عادات وأعراف بحرية دونوها في مجموعات بحرية<sup>2</sup> أشهرها: مجموعة قواعد أوليرون<sup>3</sup>، وقنصلية البحر<sup>4</sup>، ومرشد البحر<sup>5</sup>.

وظهر أول تقنين بحري في عهد لويس الرابع عشر ووزيره كوكبير عام 1681 والذي عرف بإسم أمر البحرية<sup>6</sup>.

وبعد قيام الثورة الفرنسية بالتحديد سنة 1807 صدر كتاب بعنوان القانون التجاري البحري، أما في الجزائر فقد وضع القانون البحري عام 1976<sup>7</sup>.

<sup>1</sup> - فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا، العدد السابع، ص 170.

<sup>2</sup> - عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983، ص 2.

<sup>3</sup> - يرجع تاريخها إلى القرن 12 وقننت القضاء البحري الذي استقر في الموانئ الفرنسية .

<sup>4</sup> - دونت خلال القرن 14 وهي تحمل نفس اسم محكمة بحرية في برشلونة.

<sup>5</sup> - وضعت خلال القرن 16 في شمال افريقيا وأرست لأول مرة قواعد التأمين البحري.

<sup>6</sup> - صدر هذا الأمر الملكي سنة 1681 واستمد أحكامه من العادات البحرية، وهويشمل على قواعد القانون الإداري البحري، والقانون الدولي البحري إلى جانب قواعد القانون الخاص البحري.

<sup>7</sup> - صدر في الجزائر القانون البحري بموجب الأمر 80.76 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق ل 23 أكتوبر 1976 وعُدل وتم بموجب القانون 05.98 المؤرخ في 1 ربيع الأول 1419 الموافق ل 15 غشت 1998 الجريدة الرسمية 47 وبعدها عدل بموجب القانون 04-10 المؤرخ في 05 رمضان 1431 الموافق ل 15 غشت 2010، الجريدة الرسمية 46.

فنقل المسافرين في العصر الحديث أصبح عملا له ضروراته وأهميته نظرا لدواعي كثيرة منها السياحة<sup>1</sup>، التي تعتبر مصدرا حيويا من مصادر الدخل القومي لكثير من دول العالم كفرنسا ومصر وتركيا، ومنها أيضا التجارة والثقافة ومنها التمثيل الدبلوماسي والقنصلي وغيره، مما يقتضي ظهور سفن بحرية ضخمة مزودة بكافة أسباب الراحة والترفيه<sup>2</sup>، فنقل المسافرين يعد عملا تجاريا بالنسبة للناقل<sup>3</sup>، أما بالنسبة للمسافر فهو عمل تجاري أو مدني بحسب القصد الذي يقوم به من أجل تلك الرحلة.

والرحلة البحرية السياحية والتي تكون بالتنقل بين الموانئ المشهورة لزيارة الآثار والأماكن السياحية، بينما الرحلة البحرية فهي تكون بين ميناءين دوليين وقد تكون الرحلة داخلية من ميناء وطني نحو ميناء وطن آخر، فتزايد أوقات الفراغ وارتفاع مستوى المعيشة وبروز ما يعرف بحضارة وقت الفراغ<sup>4</sup> ادى إلى نشوء صناعة سياحية رائجة الأمر الذي أوجب توفير حماية فعالة لمستهلكي خدمات هذه الصناعة.

ونقل الأشخاص بصفة خاصة له دور كبير في الفقه القانوني وفي فقه المسؤولية المدنية على وجه الخصوص<sup>5</sup>، فقد تحولت قواعد المسؤولية المدنية من قواعد جزاء إلى

<sup>1</sup> - نظم المشرع الفرنسي الرحلات السياحية البحرية من خلال القانون 240 لسنة 1966، وأيضاً من خلال المرسوم الفرنسي رقم 1078 الصادر في 1966/21/21 الذي جاء بأحكام حديثة تناولت موضوعات منها عقد نقل المسافرين بحرا وكذلك عقد الرحلات البحرية السياحية. وتبعه في ذلك المشرع المصري من خلال المواد من 272 إلى 278، غير أن المشرع الجزائري لم ينص على هذا النوع من الرحلات وطبق عليها أحكام نقل الأشخاص بحرا الموجودة في التقنين البحري.

<sup>2</sup> - أحمد عويس، نقل المسافرين وأمتعتهم بحرا، رسالة ماجستير، دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون البحري جامعة طنطا، ص 17.

<sup>3</sup> - طبقا للمادة 2 المعدل بالأمر رقم 96-27 المؤرخ في 09/12/1996، الجريدة الرسمية 77 المؤرخة في 11/12/1996، والتي حررت في ظل الامر رقم 75-59 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 . 10 . 1975 المتضمن القانون التجاري الجزائري، المعدل والمتمم.

<sup>4</sup> - R.DECOTTIGNIES. Survol de droit des loisirs. Mélanges dédiés a L.BYER. PU des xiences sociales de Toulouse. 1996. P195.

<sup>5</sup> - إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي، دراسة للالتزام بالسلامة في النقل البري والبحري والجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1980، ص 1.



قواعد ضمان للمضرور، وقد تمخضت هذه التحولات عن مولد الإلتزام بضمان السلامة الجسدية للإنسان<sup>1</sup>.

فبعد القرن التاسع عشر بدأت معه النهضة والتي من أهم مظاهرها انتشار الآلات الميكانيكية وتطور وسائل المواصلات وكثرة الحوادث الناجمة عنها. رأى الفقه والقضاء الفرنسي أن أحكام المسؤولية لم تعد كافية بل يجب توفير حماية كافية و لازمة لضحايا حوادث النقل<sup>2</sup>، إلى أن وجدوا ضالتهم في فكرة الإلتزام بضمان السلامة<sup>3</sup>.

والناقل البحري للأشخاص يقع على عاتقه الإلتزام بضمان سلامة المسافرين، أي لا يكفي بتوصيله إلى وجهته المرغوبة بل عليه ضمان سلامته الجسدية وسلامة أمتعته بالإضافة إلى الإلتزام بالإعلام وذلك لتحقيق التوازن العقدي بحكم أن المستهلك لخدمة النقل البحري يقع في مرتبة أضعف من مرتبة الناقل لأنه يعد محترفا بالنسبة له.

بينما المشرع الجزائري ولحماية مستهلك خدمة النقل البحري أقر مجموعة من القوانين إلى جانب التقنين البحري أهمها قانون 03/09<sup>4</sup> المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش والذي ألغى القانون 02/89 المتعلق بحماية المستهلك. فقد أوجب لزاما على المحترف أو مقدم الخدمة ضمان التزم بالسلامة وكذلك الإلتزام بالإعلام<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> - محمد وحيد محمد علي، الإلتزام بضمان السلامة في العقد، كلية الحقوق، جامعة الطوان، دار النهضة العربية، القاهرة 2001، ص5.

<sup>2</sup> - عبد الله أقصاوي، الإلتزام بضمان السلامة في العقود، نحو نظرية عامة، كلية الحقوق، الجزائر، دار الفكر الجامعي، اسكندرية، 2010، ص 1.

<sup>3</sup> - كان أول تطبيق لهذا المبدأ خلال سنة 1911 في عقد الأشخاص وإقرار محكمة النقض الفرنسية مبدأ التزم الناقل بالسلامة للمسافر.

<sup>4</sup> - القانون 03/09 المؤرخ في 25 فبراير 2009 المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش والمعدل مؤخرا بموجب القانون رقم 09/18 المؤرخ في 25 رمضان عام 1439 الموافق ل 10 يونيو 2018 والذي اقترحت خلاله لجنة المالية والميزانية لمشروع المالية 2018 أربع اقتراحات مست المضمون.

<sup>5</sup> - المرسوم التنفيذي رقم 13- 378 المؤرخ في 5 محرم عام 1435 الموافق ل 9 نوفمبر 2013، يحدد الشروط والكيفيات المتعلقة بإعلام المستهلك.

وعليه مجال دراستنا هو ربط عقد المسافرين بحرا بقانون الاستهلاك فهذا النوع من النقل يتصف بالصفة الدولية لكون مجاله لا يقتصر على التنقل داخل الدولة الواحدة وإنما يمتد من دولة إلى أخرى، وإلى أكثر من دولة في العديد من الحالات فقد تطلب الأمر ضرورة تنظيمه دولياً<sup>1</sup>.

مما دفع المنظمات الدولية إلى وضع نظم موحدة تخدم الحالات التي يكون النقل فيها دولياً أو على الأقل توحيد بعض القواعد الهامة التي تطبق على هذا النقل، ولقد أسفرت تلك الجهود عن أكثر من اتفاقية دولية لتنظيم مسؤولية ناقل الركاب في حالات النقل الدولي خاصة النقل الجوي والبحري<sup>2</sup>.

أيضاً التنظيم الدولي للنقل أظهر قصور التشريعات الداخلية مما دفع بعض الدول إلى التدخل لتنظيم مسؤولية ناقل الأشخاص، وترتب على ذلك وجود نظامين لمسؤولية الناقل، أحدهما تطبق على النقل الداخلي والذي يتم داخل كل دولة على حده والثاني يسري على النقل الدولي<sup>3</sup>.

فبتاريخ 10-10-1957 أبرمت بروكسل اتفاقية دولية خاصة بالركاب المتسولين بتاريخ 29-04-1961 أبرمت اتفاقية خاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بنقل الركاب بطريق البحر في بروكسل<sup>4</sup>، بعدها أبرم في نفس المكان بتاريخ 17-05-1967 اتفاقية دولية بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الأمتعة للمسافرين<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> - إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 5.

<sup>2</sup> - إيمان فتحي حسن الجميل، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، دار الكتب والوثائق القومية، الطبعة 1 ديسمبر 2015، ص 12.

<sup>3</sup> - إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع نفسه، ص 7.

<sup>4</sup> - صادقت الجزائر على اتفاقية بروكسل 1961 بموجب الأمر 73-02 المؤرخ في 5 يناير 1973، لعام 1973.

<sup>5</sup> - صادقت الجزائر على اتفاقية بروكسل 1967 بموجب الأمر رقم 73-03 المؤرخ في 5 يناير 1974، لعام 1973.

ثم جاءت لتحل محل اتفاقية بروكسل لسنة 1961 اتفاقية أثينا بتاريخ 13-12-1974 ودخلت حيز النفاذ الدولي في 28-04-1987، إلى جانب وجود بروتوكول خاص بتعديل اتفاقية أثينا أبرم في لندن بتاريخ 19-11-1976 ودخل حيز النفاذ الدولي بتاريخ 10-04-1989، وكذلك أبرم في لندن بتاريخ 29-03-1990 بروتوكول بتعديل الاتفاقية لم يدخل حيز النفاذ الدولي بعد، كما أبرم بروتوكول اخر في 2002 ولم يدخل حيز التنفيذ<sup>1</sup> إلى غاية سنة 2014 والذي أقر مبدأ الزامية التأمين من مسؤولية الناقل البحري<sup>2</sup>.

فمسؤولية الناقل البحري مفترضة، غير أنه وجدت حالات تستثنى فيه مسؤوليته فهذا النظام الجديد في مسؤولية الناقل بصفة عامة بدأ تاريخيا باتفاقية بورن في 14 أكتوبر 1890<sup>3</sup>.

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 والجوي، وكذلك بعض القواعد الخاصة بتحريك دعوى المسؤولية، وذلك بأن وضعت حدا زمنيا لتحريك مثل هذه الدعوى<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - ايمان حسن فتحي الجميل، المرجع السابق، ص 13.

<sup>2</sup> - لم تصادق الجزائر على اتفاقية اثينا أوبروتكولاتها اللاحقة لها.

<sup>3</sup> - تتعلق بمسؤولية الناقل البري للسكك الحديدية ثم شملت بعد ذلك الاتفاقيات البحرية مثل اتفاقية جنيف 19 ماي 1956 وكذلك الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل الجوي، بدءا من اتفاقية وارسو 1929.

<sup>4</sup> - ميراد إبراهيم، الالتزام لضمان سلامة الركاب في عقد النقل البحري، رسالة ماجستير في القانون البحري كلية الحقوق، جامعة وهران، 2011-2012، ص 5.

رغم هذا فقد أخذت بفكرة الخطأ كأساس لتطبيق الإعفاء أو تحديد مسؤولية الناقل<sup>1</sup> من الناحية العملية نجد أن الضمان يترجم إلى تعويضات يدفعها الناقل للمتعاقدين معه في عقد النقل وهذه التعويضات تكون عادة حصيلة عقود التأمين يجربها الناقل ضد مخاطر النقل<sup>2</sup>.

موضوع حقوق مستهلك خدمة النقل البحري هووليد تطورات حديثة إذ يتماشى مع العقود التقليدية المعروفة فيما مضى، إلى جانب مسايرته للتطورات الحديثة التي يشهدها مجال النقل البحري. وهذا ما دفع بالمشروع الجزائري إلى الاهتمام بموضوع نقل المسافرين بحرا وأمتعتهم، رغم إغفاله لبعض موضوعاته مثل عدم تنظيمه الرحلات السياحية البحرية رغم أنه أشار إليها<sup>3</sup> وهذا يمكن أنه راجع إلى اقتصاد الدولة وعدم الاعتماد على هذا النوع من النقل والاكتفاء بدراسة النقل بين الموانئ الدولية، أيضا سنه لبعض القوانين المتعلقة بالمستهلك والتي تنص على ضرورة الإلتزام بالسلامة والأمن والإعلام.

إن مجال بحثنا هو مستهلك خدمة النقل البحري فإن أهمية الموضوع تكمن في كونه موضوع قانوني ينظم تعاملات في المجال البحري، وأيضا تعاملات في مجال الاستهلاك بمعنى تداخل بين قانونين هما: قانون الاستهلاك والقانون البحري.

الذي وجب علينا تسليط الضوء على مدى تطبيق قواعد قانون الاستهلاك على عقد أو خدمة النقل البحري للركاب، فالإلتزام بالسلامة والأمن، وأيضا الإلتزام بالإعلام وجدت فيهم عدة دراسات سواء في المجال البحري أوفي المجال الاستهلاكي.

<sup>1</sup> - عبد الرافع موسى، مدى الشدة في أساس مسؤولية الناقل البحري، دار النهضة العربية، 1996، ص 11.

<sup>2</sup> - ميراد إبراهيم، المرجع السابق، ص 5.

<sup>3</sup> - أشار المشرع الجزائري للنزهة البحرية في المادة 162 من ق ب ج وايضا من خلال المرسوم التنفيذي 16 - 203 المؤرخ في 20 شوال عام 1437 الموافق ل 25 يوليو 2016 يحدد شروط و كفاءات ممارسة نشاطات النقل البحري الحضري و النزهة البحرية .

على ضوء كل ما سبق ذكره نطرح مجموعة من التساؤلات تتمثل في: التزام الناقل بضمان السلامة هل يكون في مرحلة معينة في النقل أم يكون طوال الرحلة الى غاية

النزول من السفينة؟ وهل الإلتزام بالإعلام أو الإفصاح بالمعلومات حول الرحلة بدءا من سعر التذكرة إلى ذكر اسم ميناء النزول يكون قبل إبرام العقد أم بعد إبرام العقد ؟ وهل عدول المسافر أو الناقل عن أداء التزاماته في عقد النقل البحري له أثر على طرفي العقد؟

هذه التساؤلات هي حول الاشكالية الأساسية والمتمثلة في تدخل قواعد حماية المستهلك في حماية حقوق المسافر بحرا، بمعنى ما مدى إسهام قانون الاستهلاك في حماية حقوق المسافرين بحرا ؟

للإجابة على الاشكالية استعنا بالمنهج الوصفي من خلال تقديم تعاريف ومفاهيم والتي بني عليها الموضوع، وكذلك المنهج التحليلي، من خلال جمع ومقارنة المعلومات لمختلف القوانين وذلك بالاعتماد على النصوص القانونية وحتى الاجتهادات القضائية وأقوال الفقهاء القانونيين و أيضا على المنهج التاريخي و المنهج المقارن .

قسمنا الدراسة إلى:

\* الباب الأول : الاطار القانوني لعقد النقل للأشخاص بحرا.

\* الباب الثاني : المسؤولية عن الاخلال بحقوق المسافرين بحرا.

الباب الأول:  
الاطار القانوني لعقد نقل الأشخاص بحرا

الاطار القانوني لعقد نقل الأشخاص بحرا

## الباب الأول: الاطار القانوني لعقد نقل الأشخاص بحرا

يعد النقل البحري أحد الركائز للتنمية الاقتصادية لمختلف دول العالم، حيث ساهم في تحسين ميزان المدفوعات لتلك الدول وإتاحة فرص التوظيف للأيدي العاملة الوطنية وبناء وازدهار المدن التي تقع على البحار من خلال المشاريع البحرية، كالموانئ وأحواض بناء السفن، والشركات الملاحية والمصانع وغيرها، هذه المميزات تزداد بازدياد الاعتماد على النقل البحري.

كما يعد أرخص أنواع النقل جميعا سواء من حيث التكاليف المادية أو الإمكانيات والقدرة على الشحن، ولا يحتاج للإمدادات إلا في بداية ونهاية الطرق الملاحية كالموانئ والأرصفة البحرية، كما أن هذه الطرق الملاحية لا تحتاج إلى صيانة مكلفة أو إصلاحات كالنقل البري أو النهري، بالإضافة إلى أنه لا يوجد بها مشكلات أو عقبات كالشلالات.

تتميز السفينة بأنها أقل تكلفة في بنائها وصيانتها بالمقارنة بقطار له نفس الحمولة وإذا تأملنا خريطة العالم سنجد أن هناك دولا إستقادت كثيرا من سواحلها البحرية فكانت أساطيل تجارية ضخمة تجوب العالم شرقا وغربا مثل اليونان واليابان.

عرف عقد النقل البحري بأنه: "العقد الذي يلتزم بمقتضاه شخص بأن ينقل بنفسه شخصا أو شيئا من مكان إلى مكان آخر"<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - محمد حسن الجبر، العقود التجارية وعمليات البنوك بالمملكة، جامعة الملك سعود للنشر، الطبعة الثانية، ص 143.

هذا ما يجعل عقد النقل البحري يتميز بخصائص<sup>1</sup> تختلف عن أي وسيلة نقل أخرى، ويعود ذلك إلى تحسين خطوط الملاحة عبر العالم، وزيادة قدرة الناقلات البحرية وتحسين أدائها، وهذا ما جعلها تدخل بقوة كأحدى أفضل الطرق للنقل والشحن<sup>2</sup>.

إضافة إلى أن هناك العديد من وسائل النقل البحرية، والتي تختلف في استخداماتها للنقل عبر البحر<sup>3</sup>، وتمثل هذه الوسائل حلقة الوصل بين قارات العالم من خلال عبور المسافات المائية الشاسعة.

غير أن ما يثير اهتمامنا هو عقد النقل البحري للأشخاص الذي نظّمته العديد من التشريعات، والتي منها القانون البحري الجزائري، إضافة إلى أنه يرتب التزامات على عاتق الناقل البحري التي هي في المقابل حقوقا لمستهلك الخدمة (النقل البحري).

لذا يشمل هذا الباب على فصلين، تناولنا في الفصل الأول تكوين عقد النقل المسافرين بحرا واثباته، وسنسعى في الفصل الثاني إلى التعرض إلى حقوق المسافرين في عقد نقل الأشخاص بحرا.

---

<sup>1</sup> - من بين هذه الخصائص التي تميز عقد النقل البحري : قلة التكلفة، زيادة التخصص، السرعة، كمية البضائع والركاب التي يمكن نقلها.

<sup>2</sup> - السيد عبد العظيم، خصائص وأهمية النقل البحري، بحث منشور على شبكة الانترنت على الرابط الالكتروني التالي:  
[http : // alwatan.com / details./93520](http://alwatan.com/details/93520)

<sup>3</sup> - هناك من السفن ما تستخدم لنقل البضائع أو الأشخاص أو النفط أو للنزهة.



## الفصل الاول : تكوين عقد النقل المسافرين بحرا واثباته

نظم المشرع الجزائري أحكام عقد النقل البحري في الباب الخامس من القانون البحري، ونظم عقد النقل البحري للأشخاص في المواد من 821 إلى 859 من هذا القانون وهو في حقيقة الأمر قد نظم مسؤولية الناقل، وعقد نقل الأشخاص عن طريق البحر هو عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل الأشخاص بواسطة سفينته عبر البحر مقابل الأجرة.

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.

أيضا يترتب هذا العقد التزامات مختلفة على عاتق طرفيه تقابلها مسؤولية عند إخلال الناقل بالتزاماته اتجاه الراكب، ومن بين أهم الحقوق التي قررت للراكب هي الأمن والسلامة والإعلام كونه يستهلك خدمة متمثلة في النقل بحرا.

زد على هذا النقل البحري هونوع من أنواع النقل الموجودة في المجالات المختلفة أهمها: النقل البري، النقل الجوي، فكل مجال له وسائله وحاجاته وضرورياته، فكل مجال أونوع فيه ميزة تختلف عن الأمور الأخرى. فالحديث عن النقل بشتى أنواعه هو حديث على ضرورات الحياة خصوصا مع التطور الذي يشهده العصر الحديث والنشاط التجاري والدولي كذلك<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - ميراد إبراهيم، المرجع السابق، ص 11.

الله سبحانه وتعالى جعل البحر مسخرا للإنسان فقال " وآية لهم أنا حملنا ذريتهم في الفلك المشحون وخلقنا لهم من مثله ما يركبون "1، وقال تعالى أيضا : " والذي خلق الأزواج كلها وجعل لكم من الفلك والأنعام ما تركبون "2.

وعليه سنتناول في المبحث الأول القواعد المنظمة لعقد النقل البحري للأشخاص، كما يستوجب علينا الدراسة في المبحث الثاني خصائص عقد النقل البحري للأشخاص وآثاره.

### المبحث الأول: القواعد المنظمة للنقل البحري للأشخاص

أسوة بالنقل البحري للبضائع تزداد أهمية النقل البحري الدولي للأشخاص مقارنة بالنقل الداخلي، ومع ذلك توجد قواعد وطنية تنظم هذا النوع للنقل وأخرى دولية<sup>3</sup>، وهذا ما سنتناوله في المطلب الأول وماهية عقد نقل الأشخاص بحرا.

### المطلب الأول: القواعد الوطنية و القواعد الدولية

وفيه نتناول القواعد الوطنية في الفرع الأول و القواعد الدولية في الفرع الثاني .

### الفرع الأول : القواعد الوطنية

نظم المشرع الجزائري قواعد النقل البحري للأشخاص من خلال التقنين البحري الصادر بموجب الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق ل 23 أكتوبر سنة 1976، الجريدة الرسمية 29 المؤرخة في 10 أبريل 1977 المعدل والمتمم بالقانون 05-89 المؤرخ في 25 يونيو 1998 الجريدة الرسمية 47 المؤرخة في 27

<sup>1</sup> - آية 41 ، 42 من سورة يس.

<sup>2</sup> - آية 12 من سورة الزخرف.

<sup>3</sup> - هاني دويدار، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، اسكندرية، 2014، ص 263.

يونيو 1998 وبالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 غشت سنة 2010 الجريدة الرسمية 46 المؤرخة في 18 . 08 . 2010.

حيث نظم نقل المسافرين وأمتعتهم من خلال الباب الخامس من المادة 821 إلى غاية المادة 859 متناولا خلال الفصل الأول القواعد العامة، وفي الفصل الثاني تنفيذ العقد وفي الفصل الثالث مسؤولية الناقل، أما في الفصل الرابع دعاوى التعويض، وفي الفصل الخامس أشار إلى المسافرين خفية.

### الفرع الثاني: القواعد الدولية

هناك أربع اتفاقيات دولية تم التوقيع عليها من أجل تنظيم جوانب مختلفة للنقل البحري للأشخاص، وهذه الاتفاقيات هي:

- \* معاهدة بروكسل الموقعة في 10 / 10 / 1957 بشأن الركاب المتسليين.
- \* معاهدة بروكسل الموقعة في 29 / 04 / 1961 بشأن نقل الركاب بطريق البحر والتي تنظم أساسا مسؤولية الناقل تجاه المسافرين.
- \* معاهدة بروكسل الموقعة في 27 / 06 / 1967 المتعلقة بنقل أمتعة الركاب بطريق البحر<sup>1</sup>.
- \* الاتفاقية الموقعة في أثينا بتاريخ 13 / 12 / 1973 الخاصة بالنقل البحري للركاب وأمتعتهم والتي تقرر حلولا محل اتفاقيتي بروكسل لعام 1961 و 1967 والتي دخلت حيز النفاذ دوليا في 28 / 04 / 1987<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، الطبعة الأولى، دار الفكر والقانون 2011، ص 456.

<sup>2</sup> - هاني دويدار، قانون النقل، المرجع السابق، ص 232.

**أولا : أحكام معاهدة بروكسل الخاصة بنقل الركاب**

بالرغم من أن النقل الجوي للركاب والبضائع قد حظي بوجود معاهدة دولية وضعت في وارسو سنة 1929، إلا أن نقل الركاب بطريق البحر ظل بعيدا عن أي تنظيم دولي حتى سنة 1961، كما أن نقل الركاب بطريق السكك الحديدية قد حظي هو الآخر بوجود معاهدة دولية عقدت في 1952 وتم تعديلها بمعاهدة أخرى مبرمة في 7 فبراير 1970 والتي دخلت حيز التنفيذ سنة 1975.

لعل حاجة المجتمع الدولي إلى وجود معاهدة دولية خاصة بنقل الركاب بطريق البحر قد ازدادت الحاحا بعد غرق العديد من سفن الركاب أثناء الحرب العالمية الثانية الأمر الذي أدى إلى قيام اللجنة البحرية الدولية بوضع أول مشروع في هذا الشأن، حيث تم مناقشته في مدريد سنة 1955، بعد ذلك تم عرض هذا المشروع في بروكسل عام 1957 لأخذ الرأي حوله حيث تم إدخال بعض التعديلات عليه، وقد تم في المدة من 17 إلى 30 أبريل سنة 1961 عقد مؤتمر دولي حيث أقر المعاهدة الدولية والخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر<sup>1</sup>.

**1 . مجال تطبيق معاهدة بروكسل :**

نصت المادة الثانية من المعاهدة على أنه : "تطبق أحكام هذه المعاهدة على أي نقل دولي إذا كانت السفينة تحمل على احدى الدول المتعاقدة، وإذا كان مكان القيام أو مكان الوصول طبقا لعقد النقل واقعا في دولة متعاقدة".

وعليه يتضح من قراءة نص المادة ضرورة أن يكون النقل دولي وأن تحمل السفينة علم احدى الدول المتعاقدة.

<sup>1</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2005، ص 544.

## أ . لا تطبق المعاهدة إلا على النقل الدولي :

ويقصد بالنقل الدولي طبقا لهذه المعاهدة النقل الذي تتوافر فيه الشروط الآتية:

- أن يكون مكان القيام ومكان الوصول واقعتين في دولتين مختلفتين، أوفي دولة واحدة، بشرط أن تمر السفينة على ميناء دولة أخرى<sup>1</sup>.
- أن تكون السفينة الناقلة تحمل علم دولة متعاقدة، أو أن يكون مكان القيام أو مكان الوصول واقعا في دولة متعاقدة<sup>2</sup>.

والمقصود بالدولة المتعاقدة وفقا لهذه الاتفاقية الدولة التي أصبح تصديقها أو انضمامها لهذه المعاهدة نافذ المفعول ولم يصح انسحابها منها نافذ المفعول<sup>3</sup>.

وقد وضعت المعاهدة تحفظين وهما : لا تسري أحكام المعاهدة بالنسبة للنقل الذي لا يعتبر دوليا وفقا لأحكام القانون الوطني للدولة المنظمة إلى هذا التحفظ، ويقضي التحفظ الثاني بالألا تسري المعاهدة متى كان كل من المسافرين والناقل من رعايا الطرف المتعاقد<sup>4</sup>.

## ب . المعاهدة لا تسري إلا على مرحلة تنفيذ عقد النقل :

والجدير بالذكر أن النقل الذي تسري عليه المعاهدة مقصود به الفترة التي يكون فيها الراكب على ظهر السفينة إضافة إلى عمليتي صعوده ونزوله، بينما لا ينحصر معنى النقل هنا الفترة التي يقضيها الراكب في محطة بحرية أو على رصيف، أو أي مبنى آخر في الميناء، بل أن النقل المائي من الرصيف إلى السفينة أوالعكس يدخل ضمن النقل إذا

<sup>1</sup> - المادة الاولى من اتفاقية بروكسل.

<sup>2</sup> - المادة الثانية من اتفاقية بروكسل.

<sup>3</sup> - المادة الاولى الفقرة ر من اتفاقية بروكسل.

<sup>4</sup> - عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، اسكندرية، 2006، ص 121.

كانت تكاليف ذلك تدخل في الأجرة، أو إذا كانت المركبة المستعملة في هذا النقل الإضافي قد وضعت تحت تصرف الراكب بواسطة الناقل<sup>1</sup>.

بذلك فإن أحكام المعاهدة تنطبق طوال فترة وجود الراكب على ظهر السفينة وفترة ركوبه ونزوله منها، فإذا حدث وأصيب الراكب أوجرح خلال هذه الفترة فإن مسؤولية الناقل تحدد وفقا لأحكام هذه المعاهدة، أما إذا حدث الضرر في الفترة التي يوجد فيها الراكب على رصيف الميناء في انتظار السفينة، أو إذا حدث هذا الضرر أثناء توقف السفينة في ميناء معين أثناء الرحلة البحرية، ونزل الراكب لقضاء بعض حاجياته الشخصية أوللتزه في هذا الميناء، فإن أحكام هذه المعاهدة لا تنطبق وتسري في شأن مسؤولية الناقل أحكام القانون الوطني الواجبة التطبيق وفقا لقواعد الاختصاص التي يحددها القانون الدولي الخاص.

كذلك تسري أحكام المعاهدة وفقا للنص السابق ذكره في فترة نقل المسافر من رصيف الميناء إلى السفينة إذا كانت السفينة تبعد عن الرصيف وكان هذا النقل من الرصيف إلى السفينة قد تم بمعرفة الناقل دون أن يكون ملزما بتنفيذه، كما إذا وضع هوقوارب معينة تحت تصرف الراكب لنقلهم<sup>2</sup>.

### ج . المعاهدة لا تسير على عقود ابحار السفينة:

حددت المادة الاولى من المعاهدة في فقراتها الاولى الثلاث عقود النقل التي تخضع لأحكامها، وهي عقود النقل المبرمة بين مالك السفينة أو مستأجرها أو تجهزها لحسابه وبين الراكب، دون عقد ايجار السفينة ذاتها. ولذلك فإن العقد بين مالك السفينة أو تجهزها أو مستأجرها وبين الراكب يخضع لأحكام الاتفاقية، أما عقد استئجار الراكب أو بعض الراكب سفينة معينة للقيام بنزهة بحرية أورحلة معينة فلا يخضع لأحكام هذه الاتفاقية.

<sup>1</sup> - المادة الاولى فقرة ومن اتفاقية بروكسل .

<sup>2</sup> - عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 122.

وتسري أحكام هذه المعاهدة وفقا لنص المادة " 13 " منها على عقود النقل التجاري التي تقوم بها الدولة أو السلطات العامة، وبناء على ذلك لا تنطبق أحكام المعاهدة على العقود التي تجريها الدولة باعتبارها قائمة بملاحة عامة.

## 2 . علاقة أحكام معاهدة بروكسل لنقل الركاب بالمعاهدات الدولية الأخرى:

تنص المادة الثانية من هذه المعاهدة على أن أحكامها لا تعدل من حقوق أو واجبات الناقل المنصوص عليها في المعاهدات الدولية والمتعلقة بتحديد التزامات مالكي السفن البحرية أو في أي قانون وطني خاص بذلك التحديد.

يتضح من ذلك أن معاهدة نقل الركاب لا تمنع أو تعدل من القواعد التي تقضي بها المعاهدات الدولية الأخرى فيما يتعلق بحقوق وواجبات الناقل المتعلقة بتحديد التزامات مالكي السفينة أو تلك القواعد المنصوص عليها في أي قانون وطني يتعلق بتحديد المسؤولية. فالتحديد القانوني لمسؤولية الناقل وفقا لهذه المعاهدة لا يخل الناقل في التمسك بتحديد مسؤوليته وفقا لأحكام المعاهدة الدولية الخاصة بتحديد مسؤولية ملاك السفن أووفقا لأي قانون داخلي ينظم هذا التحديد، بمعنى أن له الحرية في اختيار نظام التحديد الذي يراه مناسب له<sup>1</sup>.

### ثانيا : معاهدة أثينا الخاصة بالنقل البحري للركاب وأمعتهم

وضعت اتفاقية أثينا لتحل محل المعاهدتين المبرمتين في بروكسل 1961 و 1967 والتي دخلت حيز التنفيذ في 28 /04/ 1987، والجدير بالذكر أن معاهدة أثينا قد تم تعديلها عن طريق البروتوكول 1976/11/19 والذي دخل حيز التنفيذ في 30/04/ 1989 ثم

<sup>1</sup> - عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 127.

تعديل آخر عن طريق بروتوكول 1990/03/29 والذي سيدخل حيز التنفيذ بعد مرور 90 يوما على موافقة الدولة العاشرة على هذا البروتوكول<sup>1</sup>.

وقد أسست المعاهدة نظام خاص بمسؤولية الناقل عن الأضرار التي يصاب بها الركاب على ظهر السفن البحرية seagoing vessel. وتشير المعاهدة إلى مسؤولية الناقل عن التلف أو الفقد، الذي يعاني منه الراكب إذا ما كانت الحادثة التي سبقت ذلك التلف خلال عملية النقل وكان الناقل هو السبب في حدوث ذلك التلف.

وسنتطرق بالتفصيل حول المسؤولية في الباب الثاني.

### المطلب الثاني : ماهية عقد نقل الأشخاص بحرا

إن الأهمية القانونية لعقد النقل البحري للأشخاص نظرا للاتفاقيات الدولية والوطنية المنصبة على تنظيمه<sup>2</sup>، إضافة إلى أن هذا العقد يكون بموجب اتفاق مبرم بين اطرافه<sup>3</sup>، وعلى اساسه سيكون لزاما علينا ان نتطرق إلى تعريف عقد نقل الركاب بحرا في الفرع الأول، والتعرض إلى اطرافه في الفرع الثاني، وطبيعته القانونية في الفرع الثالث، ولإثباته في الفرع الرابع .

<sup>1</sup> - على أنقاض اتفاقية أثينا لعام 1974 حاء بروتوكول 2002 وكشروط للانضمام للبروتوكول يطلب من الدول الأعضاء في بروتوكول 2002 الموافقة على نقض اتفاقية 1974 وبروتوكولها السابقة غير أنه دخل حيز التنفيذ سنة 2014 بعد مداوات عديدة تمخضت عن استحداث ضمان للمسافر من التامين من مسؤولية الناقل كما سبق الإشارة إليها سابقا . أنظر، محمود محمد عبابنة، احكام عقد النقل، دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية، دار الثقافة، 2005، ص 220.

<sup>2</sup> - اوسهلة عبد الرحيم، ماهية عقد النقل البحري وحدود مسؤولية الناقل فيه، مجلة المحامي، العدد 8، سبتمبر 2017، ص 13.

<sup>3</sup> - أحمد فخري علي، اشكاليات عقد النقل البحري، بحث مقدم لاستكمال درجة البكالوريوس في القانون، جامعة القادسية، 2017، ص 6.



## الفرع الأول: تعريف عقد نقل الركاب بحرا

معظم القوانين العربية وأيضا القانون الفرنسي قد نظمت الأحكام الخاصة بنقل الركاب في قوانينها البحرية، إضافة إلى الاتفاقيات المنظمة له قامت بتعريفه في موادها وفقا لمايلي:

## أولا : تعريف عقد نقل المسافرين بحرا في القوانين العربية والقانون الفرنسي

عرف القانون التونسي نقل الركاب أوالمسافرين في المادة 219 منه بأنه هو: " اتفاق يلتزم بمقتضاه ناقل بحري لقاء أجرة بإيصال شخص وأمتعته من ميناء معين إلى ميناء آخر"<sup>1</sup>.

بينما المشرع المصري عرف عقد نقل المسافرين بحرا من خلال المادة 196<sup>2</sup> منه والتي جاء فيها مايلي : " عقد النقل البحري عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع أوالأشخاص بالبحر مقابل أجرة ".

على الرغم من هذه القوانين البحرية قد خصصت مواد لأحكام عقد إجارة السفن بخلاف المواد التي خصصتها لأحكام عقد النقل البحري، إلا أنها كانت تنظر إلى العقدين على أنهما من طبيعة واحدة ويردان على إجارة أشياء، وهي السفينة التي تنتقل الركاب إلى الميناء المقصود ومرد ذلك هوالمخاطر الجمة التي كانت تجابه الرحلة البحرية<sup>3</sup>.

الأمر الذي يحمل الراكبين على الاعتناء والدقة الشديدة في اختيار السفينة التي سوف يركبونها أثناء الرحلة، كما أن الناقلين أنفسهم كانوا يرون في قصر أثر العلاقة التعاقدية بينهم والراكبين معهم على السفينة لوحدها أمرا محققا لمصلحتهم، وذلك لأنهم لا

<sup>1</sup> - المادة 219 من قانون عدد 13 لسنة 1962 مؤرخ في 19 ذي القعدة 1381 (24 أبريل 1962) يتعلق بإدراج مجلة التجارة البحرية التونسي، والتي في نفس معناها المادة 821 من ق ب ج والتي جعلت العقد قائما حتى ولوكانت الرحلة فقط لمجرد قطع مسافة معينة كالسياحة أوالنزهة ولم يشترط أن تكون من ميناء إلى آخر.

<sup>2</sup> - المادة 196 من قانون التجارة البحرية المصري الصادر بموجب القانون رقم 08 لعام 1990.

<sup>3</sup> - الطيب تاج الدين عوض الكريم، عقد النقل البحري في الفقه الإسلامي، دراسة مقارنة بالقوانين العربية والمعاهدات الدولية، رسالة ماجستير، كلية الشريعة والقانون، السودان، ص 19.

يكونون في مثل هذه الحالة عرضة لأي مسؤولية على الهلاك أو التلف الذي يلحق الامتعة التي بداخل سفنهم لكونها لا تدخل في نطاق العقد.

لكن هذه القوانين تراجعت فيما بعد عن هذا التكييف لطبيعة عقد النقل البحري وأصبحت تنظر إليه إلى أنه ضرب من ضروب المقاوله يلتزم الناقل بنقل الركاب وأمتعتهم أو البضائع من ميناء لآخر في مقابل الأجر، والواقع أن هذه التفرقة بين العقدين لم تظهر بوضوح إلا في النصف الأول من هذا القرن تقريبا<sup>1</sup>.

هذا وقد عالج المشرع الفرنسي لأول مرة مشكلة التفرقة بين ايجار السفينة وعقد النقل البحري بسند الشحن في التعديل التشريعي الذي صدر في عام 1966<sup>2</sup>، فالمشرع الفرنسي عرف عقد نقل المسافرين بحرا من خلال المادة 5420-1<sup>3</sup> التي جاء في نصها الفرنسي كمايلي :

"Par le contrat de passage, l'armateur s'oblige à transporter par mer, sur un trajet défini, un voyageur qui s'oblige à acquitter le prix du passage."

والذي معناه أن ينقل الناقل البحري الركاب لمسافة معينة، مقابل أن يدفع المسافر الأجرة نظير ذلك. وهو ما نص عليه المشرع الجزائري تقريبا من خلال المادة 821 من القانون البحري حيث جاء فيها : " يلتزم المجهز بموجب عقد نقل المسافرين بنقل المسافرين وأمتعته إن وجدت عن طريق البحر ولمسافة معينة مقابل دفع المسافر اجرة النقل.

<sup>1</sup> - جاء في كتاب القانون البحري الإسلامي مايلي : > التفرقة بين ايجار السفينة وعقد النقل البحري بسند الشحن لم تظهر بوضوح إلا في الأعمال التحضيرية التي أدت إلى قطع القوانين الحديثة وخصوصا القانون الايطالي للملاحة والصادر في عام 1943 < للمزيد من المعلومات راجع مصطفى محمد رجب ، القانون البحري الاسلامي كمصدر لقواعد القانون البحري المعاصر، المكتب العربي الحديث ، الاسكندرية ، 1998، ص 232.

<sup>2</sup> - القانون رقم 66 . 420 المؤرخ في 18 . 06 . 1966 المتضمن عقود ايجار السفينة والنقل البحري الفرنسي.

<sup>3</sup> - عدلت بموجب الأمر رقم 816 . 2016 المؤرخ في 20 جوان 2016 المتضمن قانون النقل الفرنسي.

## ثانيا : تعريف عقد نقل المسافرين بحرا في الاتفاقيات الدولية

كما سلف ذكره سابقا أن النقل البحري للأشخاص نظمتة الاتفاقيات الدولية، والتي تناولت في احدى موادها تعريف هذا العقد.

## 1 . اتفاقية بروكسل لعام 1961 الخاصة بنقل الركاب :

يقصد بعقد النقل هو العقد الذي يبرم بواسطة أو لحساب ناقل لنقل الركاب فيما عدا الایجار<sup>1</sup>، أما الراكب فهو الشخص فقط الذي ينقل على سفينة بموجب عقد نقل<sup>2</sup> الذي يكون فيها راكبا على ظهر السفينة وكذلك عمليتي ركوبه ونزوله، ولكنه لا يتضمن الفترة التي يكون بها الراكب في محطة بحرية أو على الرصيف أو على أي مبنى آخر في الميناء، كما أن لفظ النقل يتضمن أيضا النقل المائي من الرصيف إلى السفينة أو العكس إذا كانت تكاليف ذلك تدخل في الاجرة أو إذا كانت المركب المستعملة في هذا النقل الإضافي قد وضعت تحت تصرف الراكب بواسطة الناقل<sup>3</sup>.

وقد يكون النقل دوليا أي نقل يكون فيه مكان القيام ومكان الوصول طبقا لعقد النقل واقعين إما في دولة واحدة إذا كان هناك ميناء الوقوف في الوسط يقع في دولة أخرى أو في دولتين مختلفتين<sup>4</sup>.

فتطبق أحكام هذه الاتفاقية على أي نقل دولي إذا كانت السفينة تحمل علم احدى الدول المتعاقدة<sup>5</sup>، أو إذا كان مكان القيام أو مكان الوصول طبقا لعقد النقل واقعا في دولة

<sup>1</sup> - المادة 2/1 من اتفاقية بروكسل لتوحيد القواعد الخاصة بنقل الركاب 1961.

<sup>2</sup> - المادة 1 / 3 من اتفاقية بروكسل لتوحيد القواعد الخاصة لنقل الركاب 1961.

<sup>3</sup> - المادة 1 / 5 من اتفاقية بروكسل لتوحيد القواعد الخاصة لنقل الركاب 1961.

<sup>4</sup> - المادة 1 / 6 من اتفاقية بروكسل لتوحيد القواعد الخاصة لنقل الركاب 1961.

<sup>5</sup> - يقصد بالدول المتعاقدة هي الدولة التي اصبح تصديقها أو انضمامها لهذه الاتفاقية نافذ المفعول ولم يصبح انسحابها منها نافذ المفعول، المادة 1 / 7 من اتفاقية بروكسل لتوحيد القواعد الخاصة لنقل الركاب 1961.

متعاقدة<sup>1</sup>.

## 2. اتفاقية اثينا لعام 1974 الخاصة بنقل الركاب وامتعتهم بحرا :

تنص المادة الاولى من اتفاقية اثينا لعام 1974 الخاصة بنقل الركاب وامتعتهم بحرا، وهي المادة الخاصة بالتعاريف على أن : "عقد النقل يعني العقد المعقود بين الناقل أو لحسابه لنقل راكب أو راكب مع امتعته على أي الأحوال ."

ويبرز التعريف السابق العناصر الأربعة التي يتعين توافرها لإمكان القول بأن ثمة عقد نقل أشخاص بطريق البحر وهي :

### أ. وجود عقد نقل :

لابد من وجود عقد يربط الناقل بالراكب، ويمكن أن يكون طرفا في عقد نقل الأشخاص بالبحر كل شخص يوجد على السفينة عبر الريان والبحارة إذ إقامة هؤلاء على السفينة ليست بمقتضى عقد نقل وإنما سندها عقد عمل بحري<sup>2</sup>.

لا تسري أحكام عقد نقل الأشخاص على الأشخاص الذين يتسللون إلى السفينة خلسة بقصد السفر بغير أجرة، 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 للريان سلطة إخراج أي شخص يتسلل إلى داخل السفينة في أول ميناء تصل إليه السفينة، وكذلك مع إلزامه بدفع تعويض للناقل بقدر المسافة التي اجتازها في السفر ولقد تم استبعاد هذا النوع من السفر وهو السفر بدون تذكرة من نطاق الخضوع لأحكام عقد انقل الأشخاص بالبحر لسبب أضح أنه لم يتم بمقتضى عقد نقل أبرم بين الناقل والمسافر<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - المادة 2 من اتفاقية بروكسل لتوحيد القواعد الخاصة لنقل الركاب 1961.

<sup>2</sup> - علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، الاسكندرية، 1992، بند 456.

<sup>3</sup> - ميراد إبراهيم، المرجع السابق، ص 16.

فلا 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.

أخيراً 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<sup>1</sup>.

**ب . أن يتعلق العقد بنقل شخص:**

لابد أن يكون التزام الناقل بعملية النقل على أساس نقل شخص طبيعي حي، وأن نقل جثث الموتى تعتبر من قبل نقل الأشخاص وليست من قبيل البضائع<sup>2</sup>.

**ج . 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 محترف، حيث يكون المقابل غير ظاهر كما في حالة النقل المجاني الذي يكون لقاء خدمة أديت للناقل كخدمات تابعيه<sup>3</sup>.

استبعاد النقل المجاني سببه أنه ليس من عقد أبرم بين الناقل والراكب فلا يستطيع الراكب أن يطالب الناقل بأي نوع من أنواع التعويض إذا 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 نقل تابعي الناقل أو مستخدميه وعائلاتهم لعدد معين من الرحلات من قبيل النقل بمقابل مدفوع، لأن هذه المزايا تعد جزءاً من أجر التابع أو المستخدم<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، بند 65.

<sup>2</sup> - إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 173.

<sup>3</sup> - مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، بدون مكان نشر، 2000 بند 435 .

<sup>4</sup> - إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع نفسه، ص 174.

ونقل الأطفال صغار السن مع ذويهم دون مقابل يكون خاضعا لعملية النقل الأصلية  
فيأخذ حكمها، ويكون نقلا بمقابل طالما كان النقل الأصلي بمقابل<sup>1</sup>.

د . أن يكون النقل عن طريق البحر:

هذا يعني أن يتم النقل على متن السفينة سواء داخل الكبائن المخصصة للركاب  
أوعلى ظهر السفينة، كما يستوي أن يتم النقل بواسطة سفينة مخصصة بنقل الركاب أو غير  
مخصصة لنقل الركاب كما لو كانت سفينة بضائع إلا أنها تكون معدة أصلا لنقل عدد من  
الركاب<sup>2</sup>.

### الفرع الثاني: أطراف عقد النقل البحري للأشخاص

وجود عقد النقل البحري يفترض بالضرورة توافر العلاقة التعاقدية بين الناقل والراكب  
فمصدر هذا الالتزام عقد النقل<sup>3</sup>، وبالتحديد عقد نقل الأشخاص<sup>4</sup>، فعقد نقل الأشخاص  
اوالركاب هوالاتفاق الذي يتم بمقتضاه تعهد الناقل بنقل شخص الإنسان<sup>5</sup> من مكان إلى  
آخر.

<sup>1</sup> - ابراهيم الدسوقي أبوالليل، المرجع السابق، بند 63.

<sup>2</sup> - ابراهيم الدسوقي أبوالليل، المرجع نفسه، ص 63.

<sup>3</sup> - ينشأ عقد نقل الأشخاص بمجرد توافق إرادتي طرفي العقد، أي بمجرد تطابق الإيجاب والقبول، فلا يحتاج إلى أي إجراء  
شكلي آخر، بل ينعقد إذا توافرت شروط الانعقاد من رضا ومحل وسبب، إضافة إلى تسليم تذكرة النقل والتي لا تعتبر شرطا  
لانعقاد. عدلي أمير خالد، قواعد وأحكام عقد النقل البري في ضوء قانون التجارة الجديد والمستحدث من أحكام محكمة  
النقض والدستورية العليا، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، 2006، ص 15.

<sup>4</sup> - ابراهيم الدسوقي أبوالليل، المرجع نفسه، ص 80.

<sup>5</sup> - نقل الأشخاص يفترض فيهم أن يكونوا على قيد الحياة حتى يأخذ صفة الراكب أما إذا كان ميتا أي نقل جثة فهو لا يعتبر  
نقل راكب بل نقل شيء.

فالمشرع الجزائري عرف عقد النقل في القانون التجاري كما سلف ذكره بأنه: " اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو أي شيء إلى مكان معين<sup>1</sup> ".

لكن ما يؤخذ على المشرع الجزائري استخدامه مصطلح التمن كمقابل في عقد النقل غير أنه من المستحسن استخدام مصطلح الأجرة. بالرغم من أنه نص عليه نفسه في موضع آخر<sup>2</sup>.

ما يمكن استنتاجه هو أن عقد النقل يشتمل على نقل الأشخاص ونقل الأشياء وما يهمنها هونقل الأشخاص. والذي يكون جوهره هو عقد النقل والذي يتم بمقابل أجرة تكون وفاء لغرض النقل.

العنصر الأساسي في النقل هو تغيير المكان Déplacement حيث تكون نقطة الوصول Arrivée مختلفة عن نقطة القيام Départ فالنقل لا يتحقق إلا بإيصال الشخص من مكان إلى آخر<sup>3</sup>.

فإذا انعدم النقل من مكان إلى آخر فلا نكون بصدد عقد النقل بالمعنى الدقيق كما هو الحال في عقد ألعاب الملاهي، وهو الذي يبرم بين مستغل ألعاب الملاهي والزبون، فإذا

<sup>1</sup> - المادة 36 من ق ت ج رقم 59/75 لسنة 1975 المعدل.

<sup>2</sup> - "يعد نقلا عموميا كل نقل يتم مقابل أجرة ولحساب الغير يقوم به أشخاص طبيعيين أو معنويون مرخص لهم بهذا الغرض".

<sup>3</sup> - شاكر ناصر حيدر، المسؤولية المدنية الناشئة من النقل المجاني للأشخاص، بحث منشور في مجلة القانون المقارن العراقية، العدد، 16، 1985، ص30.

ركب الزبون وسيلة من هذه الوسائل ولو كانت على شكل مركبة، فإنه لا يعد راكبا بموجب عقد النقل لأنه لا يهدف للتنقل وإنما للتسلية<sup>1</sup>.

خلال عقد النقل البحري يلتزم المجهز بموجب عقد نقل المسافرين بنقل المسافرين وأمتعته إن وجدت عن طريق البحر ولمسافة معينة مقابل دفع المسافر أجرة السفر<sup>2</sup>.

غير أنه يمكن أن يبرم عقد النقل عن طريق وسيط يسمى "الوكيل بالعمولة للنقل"<sup>3</sup> وهوما نص عليه المشرع الجزائري من المواد 69 إلى 73 من القانون التجاري الجزائري<sup>4</sup>، تحت عنوان عقود العمولة لنقل الاشخاص<sup>5</sup>.

لكي تعتبر وكالة السياحة والاسفار وكيلا بالعمولة للنقل عندما تبرم عقودا باسمها ولحساب الركاب فتكون ملزمة بضمان سلامة المسافرين كالالتزام بتحقيق نتيجة شرط أن تتم عملية النقل كلها بنفسها.

وهذا ما يدل على توفر العنصرين الجوهرين للقول بأنه بصدد عقد نقل أشخاص بحيث يوجد العنصر الأول وهوالتنقل الذي كان السبب من وراء العقد وأيضا العنصر الثاني وهوالمقابل أي الأجرة، فلا يشترط في الأجرة أن تكون مبلغا نقديا فيجوز أن يأخذ شكل التزام الراكب بإطعام ومؤونة الناقل<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> - سلامي ليندة، الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري للأشخاص، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة أحمد بوقرة، بومرداس، 2017، ص 27، إضافة إلى ألعاب الملاهي، عملية القطر أو استخدام المصعد الكهربائي في الصعود والنزول أو دروس القيادة فإنه لا نكون أمام عقد النقل بالمعنى الدقيق.

<sup>2</sup> - المادة 821 من ق ب ج.

<sup>3</sup> - عقد الوكالة بالعمولة هو عقد يلتزم بمقتضاه الوكيل بأن يبرم باسمه أو لحساب موكله عقدا لنقل أشياء أو أشخاص وأن يقوم عند الاقتضاء بالعمليات المرتبطة بهذا النقل، أما إذا قام الوكيل بالعمولة بالنقل بوسائله الخاصة اعتبر ناقلا وتسري عليه أحكام عقد النقل. سلامي ليندة، المرجع السابق، ص 28.

<sup>4</sup> - الأمر رقم 59/75 المؤرخ في 1975.09.96 المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم.

<sup>5</sup> - سلامي ليندة، المرجع نفسه، ص 28.

<sup>6</sup> - ابراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 84.



لكن في حالة انعدام الأجرة عقد النقل ومن أمثلتها تسلل أحد الأشخاص أو استخدام تذكرة سفر منتهية الصلاحية أو تكون تذكرة مزورة أو تعمد الراكب أو سهوه تجاوز محطة نزوله التي تخولها له التذكرة فإنه يؤخذ الصفة القانونية للراكب بمعنى آخر تتعدم الرابطة التعاقدية بينه وبين الناقل وإنما يسمى في هذه الحالة بالراكب الفعلي<sup>1</sup>، ولكي يثبت الراكب إبرامه لعقد النقل وأيضا لدفعه أجرة سفره عليه أن يقدم التذكرة التي يمنحها إياه الناقل<sup>2</sup>.

فالتذكرة تتضمن البيانات الخاصة بهوية طرفي العقد ومكان وتاريخ إصدار التذكرة واسم وصنف السفينة ومسافة النقل وتاريخ ومكان التحميل وميناء التفريغ وموانئ التوقف إن وجدت وأجرة السفر ورقم الحجرة<sup>3</sup>. فدفع الأجرة يكون في الميعاد المتفق عليه أو المعين في لوائح النقل أو الذي يقضي به العرف<sup>4</sup>.

يقع على الراكب عبء إثبات قيام عقد النقل ويتم ذلك بإبراز تذكرة النقل، وإذا فقد الراكب هذه التذكرة جاز له إثبات العقد بطرق الإثبات كافة طبقا للقواعد العامة لأن عقد نقل الأشخاص يعد عملا تجاريا بالنسبة للناقل إذا كان محترفا لعمليات النقل<sup>5</sup>.

أما إذا أنكر الناقل وجود عقد النقل يتعين عليه إثبات ذلك، بالإضافة إلى ما ذهب إليه المشرع الجزائري في التقنين البحري وهو أن لا ينقل التذكرة الاسمية لاسم شخص آخر إذا لم يوافق الناقل عليها وكذلك فيما يخص تذكرة السفر لحامله عندما يكون المسافر بدأ الرحلة<sup>6</sup>. فإذا رفض الناقل نقل تلك التذكرة الاسمية فإنه لا يكون ملزما أمامه بالتزام ضمان السلامة لأنه لا يتوفر بينهم الرابطة التعاقدية.

<sup>1</sup> - علي حسن يونس، المرجع السابق، ص 285.

<sup>2</sup> - المادة 826 من ق ب ج.

<sup>3</sup> - المادة 827 من ق ب ج.

<sup>4</sup> - المادة 255 من ق ت م.

<sup>5</sup> - عبد الله اقصاوي، المرجع السابق، ص 08.

<sup>6</sup> - المادة 828 من ق ب ج.

وعليه تتمثل أطراف عقد النقل في الناقل والراكب.

### أولا : الناقل

طبقا للقانون التجاري الجزائري عرف عقد النقل أنه : " اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص او شيء إلى مكان معين....".

الناقل هوالمتعهد أوالموكل له تنفيذ النقل كله أوبعضه إلى ناقل آخر يقوم به فعلا سواءا أكان ذلك بإذن منصوص عليه في العقد أوبدونه.

فإذا تعاقدت أحد الشركات السياحية أومكاتب النقل والسفر باسمها ولكنها لم تظهر صفتها كوكيل، فإنها تعامل كناقل وتلتزم تجاه الراكب بالالتزام السلامة<sup>1</sup> باعتبارها ناقلا تعاقديا<sup>2</sup>، كما يلتزم الناقل الذي نفذ النقل بنفس الالتزام باعتباره ناقلا فعليا<sup>3</sup>.

### ثانيا - الراكب :

المستفيد من خدمة النقل هوالراكب، الذي يرتبط مع الناقل بعقد نقل صحيح<sup>4</sup>، أي يبرم عقد النقل مقابل أجره لينقله الناقل من مكان إلى المكان المعين.

فيسنتثى من عقد النقل تابعي الناقل كطاقم الطائرة مثلا فهم يعدون عمالا تنطبق عليهم أحكام عقد العمل لوجود علاقة عمل بينهم وبين الناقل<sup>5</sup>.

فمحكمة النقض الفرنسية اتجهت في أحكامها الأخيرة إلى التضييق من نطاق الالتزام بضمان السلامة بحيث ينحصر في الفترة الواقعة بين شروع الراكب في الدخول إلى عربة

<sup>1</sup> - إبراهيم الدسوقي أبوالمليل، المرجع السابق، ص 85.

<sup>2</sup> - الناقل التعاقدى هو ما قام بإبرام العقد مع الراكب أومع من تعهد بالقيام بعملية النقل باسمه.

<sup>3</sup> - الناقل الفعلي هوالذي يسند إليه تنفيذ عقد النقل كله أوبعضه.

<sup>4</sup> - إبراهيم الدسوقي أبوالمليل، المرجع نفسه ، ص 85.

<sup>5</sup> - وجدي عبد الواحد علي، التعويض عن الإخلال بالالتزام بضمان سلامة الراكب والمسافر ط 1، شركة ناس للطباعة

2004، ص 85.

الركوب ونزوله منها، أما الحوادث التي تقع قبل هذه الفترة وبعدها فلا تخضع إلا لقواعد المسؤولية التقصيرية.

إذا كان هذا العقد لا يقوم إلا لمصلحة الراكب الذي يحوز تذكرة التنقل فهل يقوم هذا العقد أيضا لمصلحة المتنازل إليه عن بطاقة النقل<sup>1</sup> ؟ .

المشعر الجزائري أشار من خلال المادة 828 من التقنين البحري السالفة الذكر أنه في حالة ما إذا نقل الراكب التذكرة الاسمية لاسم شخص آخر ووافق الناقل على ذلك فهنا تقوم استفادته من العقد والعكس إذا كان الشخص المسافر محل اعتبار فإن المتنازل إليه لا يستفيد من التزام الناقل بنقله لعدم وجود عقد نقل بينهما.

إذن الأشخاص الذين يسمح لهم بركوب وسيلة النقل على سبيل التسامح للتسول أو لبيع بعض السلع في حالتهم لا يقوم التزام الناقل بنقلهم وذلك لعدم وجود عقد النقل والأجرة كذلك<sup>2</sup>.

خلاصة لما تقدم أن الراكب لا يستفيد من التزامات الناقل التي هي في الأصل حقوقه إلا من كانت له صفة الراكب ولواتخذ هذا الأخير مكانا في درجة لا تخولها له تذكرته فالعبرة ليس برفاهية المكان وإنما بوجود عقد النقل<sup>3</sup>.

### الفرع الثالث : الطبيعة القانونية لعقد النقل البحري للركاب

من خلال إبراز الطبيعة القانونية لعقد النقل البحري بشكل عام (أولا) و كذلك إظهار الطبيعة القانونية لعقد النقل البحري للركاب (ثانيا).

<sup>1</sup> - عبد الله أقصاصي، المرجع السابق، ص 21.

<sup>2</sup> - وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 58.

<sup>3</sup> - عبد الله أقصاصي، المرجع نفسه، ص 87.

## أولا : الطبيعة القانونية لعقد النقل البحري بشكل عام

إن النقل من الأعمال التجارية، وذلك بصريح نص مدونة التجارة هذا لا يمنع أن يكون العقد مختلطا إذا تعلق الامر بالركاب أو نقل البضائع من نوع خاص كنقل أمتعة شخص يريد الانتقال من مكان لآخر فهو عمل تجاري من جانب الناقل ومدني من جانب الراكب.

المهم هو أن عقد النقل من الأعمال التجارية ولا يهمننا أن يكون الناقل شخص طبيعيا أو معنويا، ويعتبر تجاريا بالنسبة للمرسل إذا كان تاجرا وتعاقد على النقل لحاجات تجارته تطبيقا لنظرية التبعية ( عمل تجاري تبعي )، أو إذا كان وكيلا بالعمولة للنقل، وعلى العكس يعد مدنيا إذا كان المرسل فير تاجر، وأيضا في حالة نقل الركاب حيث الراكب لا يمكن اعتبار العقد بالنسبة إليه عقد تجاريا.

ففي حالة قيام نزاع بين طرفي عقد النقل فإن الاختصاص يكون للمحاكم التجارية ويمكن تصوره في المحاكم المدنية إذا كان العمل مختلطا.

في المادة البحرية والجوية لا يمكن أن يكون الناقل إلا شخصا معنويا وذلك لحجم الاستثمار والضمانات التي لا يمكن أن تتوفر إلا في شخص معنوي.

التشريع لمدونة التجارة المغربية نظمت عقد النقل بشكل مفصل وفي شقيه نقل الأشخاص ونقل البضائع ونظمته بشكل عام المادة 443<sup>1</sup> عرفته على أنه : " الاتفاق الذي يتعهد بمقتضاه الناقل بنقل بضاعة أو شخص من نقطة إلى أخرى وذلك مقابل أجره ".

نلاحظ من خلال التعريف الذي يشكل القاعدة العامة أنه يحيلنا على نصوص خاصة كالقانون البحري لسنة 1913 الذي تم تغييره بقانون 1919، ويعتبر أسبق النصوص في

<sup>1</sup> - من القانون رقم 95 . 15 المتعلق بمدونة التجارة المغربي، الجريدة الرسمية عدد 4418 الصادرة بتاريخ 19 جمادى الأولى 1417 في 1996.1003، ص 2187، المعدل بأخر قانون رقم 2404 الصادر بتنفيذه الظهير الشريف رقم 170 . 0106 الصادر في 30 شوال 1427 في 2006.1122، الجريدة الرسمية عدد 5480 بتاريخ 15 ذوالقعدة 1427 في 2006.1207، ص 3761.

قانون النقل، والنقل البحري، والنقل الجوي. بالإضافة إلى مختلف الاتفاقيات الدولية التي تكون الدولة طرفا فيها.

هناك عناصر تتحد فيها عمليات النقل كيف ما كان نوعها ( برية، بحرية جوية ) وهناك مقتضيات وأحكام خاصة لكل عملية على حدة.

الاتفاقيات عامة، قد تعرف هذا العمل بطريقة مباشرة أو غير مباشرة وفي الغالب بطريقة غير مباشرة، فتحدد لنا بعض المفاهيم إما بتعريفها للناقل بأنه حرفي أو أنه شخص طبيعي أو معنوي<sup>1</sup>.

كما حددت مفهوم البضائع التي يتم نقلها أو تحويلها من مكان لآخر سنة 1963 الذي تم تعديله بقانون 99 . 16 يحدد لنا المقصود بالناقل والبضائع، نستنتج من خلال التعريف أن النقل يتخذ صنفين اثنين : النقل العمومي الذي قد يكون حضريا أو بين المدن أو دوليا، ونقل خاص : وقد حدد المشرع الجهات المخول لها بهذا النقل ( قطاع المناجم / البناء / الأشغال العمومية )، وتكون ملزمة باستعمال أداة النقل وبشكل كبير، لأنه من الصعب علينا استعمال الوسيلة العمومية لارتفاع التكاليف، لكن مقابل هذه الحرية هناك بعض التجاوزات من طرف هؤلاء الناقلين الخواص نتيجة المنافسة غير المشروعة، والمشرع تنبه لواقع معين وهو ممارسة الخواص للنقل العمومي فتم إخضاعهم للمقتضيات العامة.

### ثانيا : الطبيعة القانونية لعقد النقل البحري للركاب

الطبيعة القانونية للعقد فهو عقد مقاول ولا يثبت إلا بالكتابة<sup>2</sup>، وبالرغم من أن مكان الراكب على السفينة يكون معنيا في تذكرة سفره، فذلك يعد مجرد بيان لكيفية تنفيذ العقد،

<sup>1</sup> - ياسر جبوري، الطبيعة القانونية لعقد النقل، 2010، بحث منشور على شبكة الانترنت على الرابط:

<http://www.startimes.com/?t=23772893>

<sup>2</sup> - سامح خيرى محمد الرزاز، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص وأمتعتهم في قانون التجارة البحرية المصري، رسالة ماجستير، كلية النقل البحري والتكنولوجيا، الاسكندرية، مصر، 2008 ص 67.

خاصة وأن الناقل يلتزم بالتزام رئيسي هونقل المسافرين من مكان إلى مكان والقيام على خدمته أثناء تواجده بالسفينة بتقديم كافة الخدمات له من مأوى وطعام وعلاج أثناء السفر وكلها لا تتدرج 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 تعيين المكان الذي يشغله الراكب لا يخرج عن كونه شرطا في العقد مما لا محل معه في لاعتبار العقد من قبيل إجارة الأشياء، أما محل العقد الرئيسي فهونقل الراكب من مكان إلى آخر لذلك نجد أن الأمر يتعلق بمقاولة نقل<sup>1</sup>.

يختلف عقد نقل الأشخاص عن نقل الأشياء في أن النقل الأول لا يوجد فيه غير طرفين هما: الراكب والناقل. فطبيعة العقد لا تسمح بالأطراف الثلاثة الذين في عقد نقل الأشياء، لأن الراكب يقوم مقام المرسل والمرسل إليه معا. ونظرا للالتزامات المختلفة التي يربتها عقد نقل الأشخاص بالنسبة لأطرافه.

### الفرع الرابع: إثبات عقد النقل البحري

لم يشترط القانون إثبات عقد نقل البحري وبالأخص عقد نقل الركاب بالكتابة. على أن العقد يثبت عملا بتذكرة السفر *billet de passage*. وقد تكون تذكرة السفر لحاملها أو باسم الراكب.

وإذا كانت تذكرة السفر باسم الراكب، وهو الوضع الغالب، فإنه لا يجوز للراكب أن ينقل حقه لآخر إلا برضاء للريان<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - تختلف مقاولة نقل الأشخاص عن مقاولة نقل البضائع وتخضع فيما لم يرد بصدهه حكم في القانون البحري لأحكام القواعد العامة، كمال حمدي، القانون البحري ( السفينة . أشخاص الملاحة البحرية . استغلال السفينة )، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1997، ص 794.

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 322.

فتناولنا في هذا المطلب: أولا إثبات العقد في القانون الجزائري وأيضا ثانيا إثبات عقد النقل البحري للأشخاص وهوما يهم بحثنا.

### أولا : إثبات العقد في القانون الجزائري

عادة ما يقصد بالإثبات تأكيد واقعة قانونية لها أثر قانوني ( منشأة للحق) بالدليل الذي أباحه القانون لإثبات تلك الواقعة أوالتصرف. وفي ذات المعنى قيل أن الإثبات في معناه القانوني هو: تقديم أوقامة الدليل أمام الجهات القضائية بالطرق المحددة قانونا على وجود واقعة قانونية متنازع فيها بين الخصوم، بمعنى أنه يتعين على المدعي تقديم العناصر التي تمكن القاضي من تكوين اقتناعه بمصادقية الإدعاء، لذلك يعتبر الإثبات الأداة الضرورية التي يعول عليها الأفراد في صيانة حقوقهم المترتبة على تلك الوقائع إلى درجة أنه يصح القول بأن كل نظام قانوني ونظام قضائي يقتضي حتما وجود نظام للإثبات.

الواقع أن جميع الشرائع الوضعية في مختلف العصور(الشرعية الإسلامية كانت سبابة إلى ذلك ) اعتنت بالإثبات، وأهمية الإثبات ترتبط ارتباطا وثيقا بالقاعدة التي تقتضي بأن الإنسان لا يستطيع أن يقتضي حقه بنفسه فلما كان من المتعين على الأفراد لكي ينالوا حقوقهم ألا يحصلوا عليها بأنفسهم بل لابد من الالتجاء إلى القضاء كان من اللازم على كل من يلتجأ إلى القاضي وأن يقنعه بوجود حقه الذي ينازعه فيه الغير وبالتالي يتعين عليه إقامة الدليل على هذا الحق وعلى ذلك فالإثبات ضروري يستلزمه تنظيم المجتمع وتوزيع السلطات فيه فإذا لم يتمكن صاحب الحق من إقامة الدليل عليه أوبالأحرى على المصدر المنشأ له تجرد هذا الحق من كل قيمة عملية<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - بحث منشور على منتدى الأوراس القانونية من رسالة ماجستير، جامعة الجزائر، 2008 على الرابط :

<http://sciencesjuridiques.ahlamontada.net>

وقواعد الإثبات في ( المواد المدنية والتجارية ) لا تتدرج ضمن نفس النوع أو الطبيعة بل نجد في بعض القوانين كالقانون المدني والتجاري قواعد إثبات موضوعية، بينما في قانون الإجراءات المدنية نجد فيها قواعد إجرائية بالدرجة الأولى.

فالغاية من معرفة قواعد الإثبات تتعكس على الاطراف سواء من حيث ضبط حريتهم وتقييدها بهذه القواعد أو تكون وسيلة إثبات للغير. فالقواعد الموضوعية في الإثبات هي التي تبين الطرق المتنوعة في الإثبات وقيمة كل طريقة، وأيضا من يقع عليه الإثبات ومحل الإثبات.

ومثالها القاعدة التي تقضي بجواز الإثبات بالبينة ( شهادة الشهود ) بالنسبة للتصرف القانوني الذي يزيد عن حد معين <sup>1</sup>.

مثل هذه القواعد نجدها في الشريعة العامة للقوانين المتمثل في القانون المدني الذي ينظم أحكام الإلتزام بصفة عامة. وأيضا نجدها كذلك في القانون التجاري الذي ينظم المعاملات التجارية، وأيضا في بعض القوانين الخاصة مثل قانون المنافسة، وقانون الاستهلاك... <sup>2</sup>.

كما وضحنا سابقا أن القواعد الموضوعية هي التي تحدد طرق الإثبات المختلفة مع إعطاء الحرية للأطراف في اختيارها. فالمشرع الجزائري أخذ موقفين من هذا، فنجده مرة يأخذ بنظام الإثبات القانوني أي الشرعي الذي يؤدي إلى تقييد حرية الأطراف وذلك بتفضيله وسيلة إثبات على الوسائل الأخرى، وأحسن مثال هو الكتابة وبالتحديد الكتابة الرسمية التي يشترطها في العديد من العقود المهمة كعقد البيع.

<sup>1</sup> - رمضان أبوالسعود، أصول الإثبات في المواد المدنية والتجارية، الدار الجامعية، 1985، ص 15.

<sup>2</sup> - بحث منشور على منتدى الأوراس القانونية من رسالة ماجستير، جامعة الجزائر 2008، المرجع السابق.



مرة أخرى نجد المشرع يفتح المجال في الإثبات أو كما يصطلح عليه الفقه نظام الإثبات الحر. بحيث تكون الحرية للأطراف في اختيار الوسيلة التي تناسبهم في الإثبات والمجال الخصب لهذا هوفي التعاملات التجارية<sup>1</sup>.

### 1 . وسائل الإثبات للعقد في القانون الجزائري :

القاعدة أن الإثبات يتم بكافة الطرق باستثناء ما إذا استوجب المشرع طريقة محددة في القانون وللايثبات طرق مختلفة:

#### أ . إثبات العقد بالكتابة :

تعتبر الكتابة أهم وسيلة في الإثبات وقد نص القانون المدني والقانون التجاري على الكتابة كوسيلة لإثبات التصرفات القانونية<sup>2</sup>، فيمكن أن نثبت بالكتابة جميع الوقائع القانونية سواء كانت الواقعة مادية أم تصرفا قانونيا فضلا على أن الكتابة دليل يمكن إعداده مقدما أي وقت إنشاء التصرف وقبل أن ينشأ النزاع<sup>3</sup>. إذن الكتابة ثلاث أنواع وهي مبينة وفقا لما يلي :

#### \* الكتابة الرسمية :

تنص المادة 324 من القانون المدني على أنه: "العقد الرسمي عقد يثبت فيه موظف أوضاع عمومي أو شخص مكلف بخدمة عامة ما تم لديه أو ما تلقاه من ذوي الشأن وذلك طبقا للأشكال القانونية وفي حدود سلطته واختصاصه".

باستقراء هذه المادة نلاحظ شروط المحرر الرسمي أو الورقة الرسمية بحيث يجب أن :

<sup>1</sup> مصطفى مجدي هرجة، قانون الإثبات في المواد المدنية والتجارية في ضوء أحدث الآراء وأحكام النقض والصيغ القانونية، دار المطبوعات الجامعية، 1994، ص 196.

<sup>2</sup> عبد المجيد زعلاني، المدخل لدراسة القانون، الطبعة الثالثة، دار همومه، 2010، ص 74.

<sup>3</sup> محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني، الإثبات في المواد المدنية والتجارية، دار الهدى، الجزائر، 2009، ص 39.

- يقوم بكتابتها موظف عام أو شخص مكلف بخدمة عامة.
- أن يكون هذا الموظف العام أو الشخص المكلف بخدمة عامة مختصا في الموضوع وفي المكان بتحرير الورقة أي في حدود سلطته وفي نطاق اختصاصه.
- أن يراعي الموظف العام أو المكلف بخدمة عامة في تحرير الورقة وفقا للأوضاع التي قررها القانون<sup>1</sup>.
- ويعتبر العقد الرسمي حجة حتى يثبت تزويره وتمتد حجيته لأطرافه ولخلفهم الخاص.

#### \*الكتابة العرفية :

المحركات العرفية لم يعرفها المشرع الجزائري، ويقصد بها الأوراق التي تصدر بمعرفة أفراد عاديين لا يدخل أي موظف أو مكلف بخدمة عامة أو ضابط عمومي في تحريرها، ولا تخضع لأي شكل من الأشكال أو شرط من الشروط كالمحرر الرسمي<sup>2</sup>. بحيث تنص المادة 326 مكرر 2 من القانون المدني على أنه " يعتبر العقد غير رسمي بسبب عدم كفاءة أو أهلية الضابط العمومي أو انعدام الشكل كمحرر عرفي إذا كان موقعا من قبل الأطراف ".

فالعقد الغير الرسمي قد يكون وسيلة لإثبات طبقا المادة 246 مكرر 2 .

وما يليها من القانون المدني، طبقا للمادة 329 من نفس القانون تلحق بالوثائق العرفية والرسائل الموقعة وكذلك البرقيات الموقعة والمودعة في مكتب التصدير<sup>3</sup>.

كما يمكن أن تمتد حجيتها إلى غير التاجر وفقا لنص المادة 330 من القانون المدني) بشرط أن يتعلق النزاع ببضائع وردها التاجر لغير التاجر وأن يكون الدين محل

<sup>1</sup> - محمد صبري السعدي، المرجع نفسه، ص 51.

<sup>2</sup> - زروق يوسف، حجية وسائل الإثبات الحديثة، رسالة دكتوراه، جامعة تلمسان، 2013، ص 48.

<sup>3</sup> - سليمان بارش، شرح قانون الاجراءات المدنية الجزائري، دار الهدى، عين مليلة الجزائر 2006، ص 44. 45.

النزاع مما يجوز إثباته بالبينة ومتى قرر القاضي قبول الدفاتر في الإثبات تعين عليه تكملته بتوجيه اليمين المتممة وهو أمر جوازي للقاضي فله كامل الحرية في تعيينه من توجيه إليه هذه اليمين من الطرفين).

### \*الكتابة الالكترونية:

اعتبر القانون أن الاثبات بالكتابة في الشكل الالكتروني كالإثبات على الورق بشرط امكانية التأكد من هوية الشخص الذي أصدرها وأن تكون معدة ومحفوظة في ظروف تضمن سلامتها، المادة 323 مكرر 1 من القانون المدني الجزائري وهي مضافة بالقانون رقم 10 . 50 المؤرخ في 20 يونيو 2005<sup>1</sup>.

أما بالنسبة للتوقيع فالمشرع الجزائري يشترط توقيع العقود الرسمية والعرفية طبقا للمادتين 324 مكرر 2 و 326 من القانون المدني وهو بذلك يعتبر التوقيع شكلية أساسية لازمة لصحة هذه الكتابة.

التوقيع هو الشرط الجوهري في الورقة لأنه يتضمن قبول الموقع لما هومدون في الورقة كاف لوجودها. والتوقيع يكون بالإمضاء الذي يتعين أن يشمل اسم الموقع ولقبه كامليين، فلا يكفي التوقيع بالأحرف الأولى من الاسم وإنما لا يشترط أن يكون التوقيع مطابقا للاسم الوارد في شهادة الميلاد، بل يكفي أن يكزن ذلك بالاسم الذي اشتهر به الشخص أو الاسم الذي اعتاد التوقيع به وإذا كان أميا فيجوز أن يوقع بالختم أو ببصمة الأصبع<sup>2</sup>.

فالتوقيع في الورقة الرسمية يكون تحت إشراف الضابط العمومي أما بالنسبة للورقة العرفية فلا يكون لها أية قيمة إلا إذا كانت موقعة وتحتوي على تاريخ ثابت، أما في المحرر الالكتروني فيكون التوقيع مرتبطا أساسا بالكتابة الالكترونية.

<sup>1</sup> - محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 68.

<sup>2</sup> - محمد صبري السعدي، المرجع نفسه، ص 70.

المشعر الجزائري أوجبها كدليل إثبات في المواد المدنية وفقا لنص المادة 333 من القانون المدني بحيث يجب أن تكون الكتابة واجبة إذا تجاوز الدين 100 ألف دينار جزائري.

أيضا يتطلبها في بعض التصرفات القانونية التجارية وذلك نظرا لأهميتها مثل عقد الشركة وعقد النقل البحري فضلا عن طبيعتها التي لا تكون إلا بكتابة لما تتضمنه من بيانات وهذا استثناء عن المبدأ العام المنصوص عليه في المادة 30 من القانون التجاري والذي يجيز إثبات التصرفات القانونية التجارية مهما بلغت قيمتها بكافة وسائل الإثبات وهذا لما تتطلبه الحياة التجارية في سرعة إبرام العقود وتنفيذ الالتزامات المترتبة عنها فضلا عن الثقة المتبادلة بين التجار<sup>1</sup>.

#### ثانيا : إثبات عقد نقل المسافرين بحرا

أوجب المشعر ضرورة إثبات عقد النقل البحري للأشخاص بالكتابة وتلتزم الكتابة صورة نموذج تسمى التذكرة، حيث يجب على الناقل أن يمنح المسافر تذكرة سفر تثبت التزامات وحقوق وواجبات الطرفين وتكون بمثابة الدليل القاطع على قيام عقد النقل البحري بين الناقل والمسافر وتؤكد بأن المسافر دفع أجرته<sup>2</sup>.

قد 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 الرحلة، تحديد رقمها أو أي بيانات خاصة لا تتضمنها بقية البيانات.
- د. اسم وصف السفينة ومسافة النقل.

<sup>1</sup> - سليمان بارش، المرجع السابق، ص 46 . 47.

<sup>2</sup> - المادة 826 من ق ب ج.

هـ. ميناء القيام وتاريخه وميناء الوصول وتاريخه والموانئ المتوسطة المعينة لرسوم السفينة.

و. أجرة النقل.

ز. الدرجة ورقم الغرفة التي يشغلها المسافر أو مكانه في السفينة.

البيانات التي تحددها المادة وردت على سبيل الحصر حتى يسترشد بها الأطراف ومن ثم فهي ليست من النظام العام مادام أن الأمر لا يتعلق بورقة شكلية.

إن 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 ايراد بيانات أخرى بتذكرة السفر أو إدراج أية شروط بها ومثل هذه الشروط تعدونافذة طالما أنها لا تخالف الأحكام التي أوردها المشرع البحري في مجال تنظيمه لعقد نقل الأشخاص وطالما أنها لا تخفف من مسؤوليات الناقل<sup>1</sup>.

### المبحث الثاني: خصائص عقد النقل البحري للأشخاص وآثاره

يتميز عقد نقل الأشخاص بحرا بعدة خصائص وهذا راجع لكونه عقد كسائر العقود وأيضا من حيث أطرافه فأحدهما مستهلك للخدمة وأطالبا لها والآخر هو مقدم للخدمة.

<sup>1</sup> - إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 178.

إضافة إلى اختلاف عقد النقل للأشخاص عن عقد نقل الأشياء في أن النقل الأول لا يوجد فيه غير طرفين هما الراكب والناقل. فطبيعة العقد لا تسمح بالأطراف الثلاثة<sup>1</sup> الذين في عقد نقل الأشياء، لأن الراكب يقوم مقام المرسل إليه معاً<sup>2</sup>.

فيلتزم المسافر من جهة وبدرجة أولى بدفع أجرة السفر والتقيد بأدب الحياة على ظهر السفينة تنفيذا لتعليمات الناقل، والالتزام الأساسي للناقل هو تنفيذ النقل المتفق عليه بنقل المسافر من ميناء القيام وفقا لشروط العقد وتوصيله سليما إلى جهة الوصول كما يلتزم بنقل أمتعته من ميناء القيام حتى الوصول في الحدود التي يعينها العقد أو العرف.

فمثلا في حالة وفاة أحد الأشخاص الموجودين في السفينة، فإنه يتعين على الريان (الناقل) أن يقوم بالاشتراك مع أحد ضباط السفينة بجد أمتعة المتوفى والمحافظة عليها وتسليمها إلى السلطات الإدارية المختصة في أول ميناء للنزول<sup>3</sup>.

كما أنه يتعين على الريان 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 طبقا للقوانين الخاصة بذلك<sup>4</sup>.

وعليه يلتزم المسافر بمراعاة النظام على السفينة، ذلك أن كل شخص على متن السفينة من غير أفراد الطاقم يرفض الامتثال للتدابير التي يأمر بها الريان أو يخالف أمرا لأحد الضباط أو يحدث اضطرابا بالسفينة أو يتلف أدواتها يعاقب بالحجز أو بالحرمان من

<sup>1</sup> - أطراف العقد في نقل الأشياء هم : الناقل، المرسل، المرسل إليه.

<sup>2</sup> - باسم محمد صالح، آثار عقد النقل في نقل الأشخاص، بحث منشور على الرابط التالي :

[www.almarja.com](http://www.almarja.com)

<sup>3</sup> - وهوما ذهب إليه المشرع الجزائري من خلال الفرض على الريان التدابير التي يتخذها في حالة الاستعجال طبقا لنص المادة 587 من ق ب ج : "يجوز للريان في حالة الاستعجال أن يتخذ جميع التدابير التحفظية خلال الرحلة لحفظ حقوق المجهز والمسافرين وذوي الحق في الحمولة. ويعد الريان بالتالي كمسير أعمال المسافرين وذوي الحق في الحمولة".

<sup>4</sup> - المادة 453 من ق ب ج.

الصعود إلى ظهر السفينة أياما محدودة لمدة زمنية معينة وفقا لما تنص عليه مثلا بعض التشريعات<sup>1</sup>.

وفقا لما سبق ذكره نتعرض لخصائص عقد النقل البحري للمسافرين في المطلب الأول وآثار عقد النقل البحري للأشخاص في المطلب الثاني.

### المطلب الاول : خصائص عقد النقل البحري للمسافرين

تتمثل خصائص عقد نقل الأشخاص بحرا في النقاط الأساسية وهي :

#### الفرع الأول : عقد رضائي

بمعنى أنه ينعقد بمجرد تلاقي الإيجاب والقبول، ولا يلزم لانعقاده إفراغه في شكل معين<sup>2</sup>.

فعقد نقل الأشخاص بالبحر عقد رضائي ينعقد بمجرد توافق الإيجاب والقبول فلا تلزم أية شكلية لانعقاده، وفيما يتعلق بوجود توافر الرضا وسلامته أي خلوه من عيوب الرضا فتحكم ذلك كله القواعد العامة وعقد نقل الأشخاص ليس عقدا عينيا، فإنشاء العقد ليس رهينا بصعود الراكب إلى السفينة أو على وجه التحديد بإشغاله المكان المحدد له على السفينة<sup>3</sup>.

فالرضا ضروري لإبرام العقد فإذا وجد على متن السفينة في الميناء أوفي البحر مسافر خفية « passager clandestin » يستطيع ريان السفينة تسليم الراكب الخفي إلى

<sup>1</sup> - المادة الثالثة من القانون المصري رقم 167 لسنة 1960 المتعلق بالأمن والنظام والتأديب في السفن والتي تحدد مدة الحجز 4 أيام إذا كان الشخص من المسافرين بالحجرات، ومدة الحرمان من الصعود إلى ظهر السفينة أكثر من 2 ساعتين إذا كان من المسافرين الآخرين.

<sup>2</sup> - إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 175.

<sup>3</sup> - كمال حمدي، المرجع السابق، بند 974، ص 792.

السلطات المختصة في أول ميناء تتوقف فيه السفينة بعد اكتشاف الراكب الخفي<sup>1</sup>، وعلى سلطة الميناء أن تقبل المسافرين إلا إذا كان قد أبعد عنها من قبل<sup>2</sup>.

ولسلطة الميناء إعادة المسافرين إلى الدولة التي يحمل جنسيتها أو إلى الميناء الذي سافر منه أو إلى آخر ميناء رست عليه السفينة قبل اكتشافه أو إلى الدولة التي ترفع السفينة علمها، وتلتزم الدولة التي يعاد إليها المتسلل بقبوله<sup>3</sup>.

يلتزم المسافر المتسلل بدفع الأجرة المضاعفة للسفر عن الرحلة التي قطعها وتعويض الضرر إذا كان له محل. فضلا عن اعتبار التسلل جريمة معاقبا عليها بمقتضى نص المادة 545 المعدلة من أحكام القانون البحري نتيجة المساس بالنظام والانضباط على متن السفن.

توقع العقوبة الجزائية على كل تسلل إلى سفينة يقصد السفر بها دون أن يحصل على موافقة ريان 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.

والأصل أن يتم إبرام العقد بإتقان طرفيه بعد مناقشته ما للشروط الواردة فيه، غير أن ظروف الممارسات البحرية أضفت على العقد صفة الإذعان<sup>4</sup>.

### الفرع الثاني : عقد إذعان

الأصل أن عقد النقل البحري من العقود الرضائية التي تتم بتلاقي الإيجاب والقبول بحيث يفترض أنها محل للمناقشة بين أطرافها، وهذا من المفروض أن يحدث عندما يتساوى

<sup>1</sup> - المادة 857 من ق ب ج.

<sup>2</sup> - المادة الثانية من معاهدة بروكسل المبرمة في 10 . 10 . 1957 المتعلقة بشأن الركاب المتسللين.

<sup>3</sup> - المادة الثالثة من معاهدة بروكسل لسنة 1957 المتعلقة بشأن الركاب المتسللين.

<sup>4</sup> - ميراد إبراهيم، المرجع السابق، ص 21.



الطرفان في القوة الاقتصادية إلا أن الواقع العملي يفرز عقودا تتلاشى فيها إرادة أحد الطرفين أمام قوة الطرف الآخر<sup>1</sup>.

فشركات النقل تضع شروطا نموذجية وليس أمام المسافر إلا أن يقبلها أو يرفضها كما هي دون المساومة في شروطها، وطالما أن عقد نقل الأشخاص بحرا من عقود الإذعان<sup>2</sup> فإن الشك يفسر لمصلحة الراكب سواء كان دائنا أو مدينا حسب المادة 112 من القانون المدني الجزائري<sup>3</sup>.

### الفرع الثالث : عقد تجاري

تجارية العقد محددة بالنسبة للناقل سواء أكان الناقل من الأشخاص العامة أو الخاصة، وهو عقد مدني بالنسبة للمسافر ما لم يكن المسافر تاجرا وسافر لأعمال متصلة بالتجارة فيعتبر السفر عملا تجاريا بالنسبة له وذلك تطبيقا لنظرية الأعمال التجارية بالتبعية<sup>4</sup>.

طالما أن عقد نقل الأشخاص بحرا 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 بكافة طرق الإثبات.

<sup>1</sup> - بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة ابوبكر بلقايد، تلمسان، 2011. 2012، ص 24.

<sup>2</sup> - ايمان فتحي الجميل، المرجع السابق، ص 175.

<sup>3</sup> - نص المادة 112 من ق م ج : " يؤول الشك في مصلحة المدين. غير أنه لا يجوز أن يكون تأويل العبارات الغامضة في عقود الإذعان ضارا بمصلحة الطرف المذعن".

<sup>4</sup> - مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، بند 448.

### الفرع الرابع : عقد ملزم لجانبين

معناه، العقد الذي ينشئ التزامات متقابلة على كل من طرفيه أي الناقل والمسافر فأما الناقل فهو الذي يلتزم بنقل المسافر في المواعيد المتفق عليها أما الطرف الثاني في العقد فهو الذي يلتزم بدفع أجره ونقله وسفره.

على ذلك إذا لم يقد أحد المتعاقدين . الناقل أو المسافر . بتنفيذ التزاماته في عقد نقل المسافرين فقد جاز للمتعاقد الآخر طلب فسخ العقد وبترتب على ذلك التقابل والارتباط بين التزامات الطرفين في العقود الملزمة لجانبين<sup>1</sup>.

### الفرع الخامس : عقد يقوم على الاعتبار الشخصي

فاسم المسافر من البيانات التي تتضمنها تذكرة السفر، ويعني ذلك أنه لا يجوز للمسافر النزول عن تذكرة السفر إلى الغير إلا بموافقة الناقل.

على أن الغلط في شخص المسافر لا يستتبع أن يكون للناقل حق إبطال العقد إذ ذلك الحق إنما يتقرر حيث يكون الغلط جوهريا، وهو يكون كذلك إذا بلغ حدا من الجسامة يمتنع معه على الناقل إبرام العقد لولم يقع في هذا الغلط، ولا جدال أن شخصية المسافر لا تكون عادة السبب الرئيسي في التعاقد، فعقد نقل الأشخاص من عقود القانون الخاص وليس من العقود الإدارية<sup>2</sup> حتى ولو كانت الدولة هي التي تقوم بعملية النقل.

<sup>1</sup> - أحمد زكي عويس، المرجع السابق، ص 21.

<sup>2</sup> - المعيار الذي وضعه القضاء في التفرقة بين العقود الإدارية وعقود القانون الخاص بجانب أن يكون أحد أطراف العقد الإداري شخصا معنويا من أشخاص القانون العام هو أن يتضمن العقد شروطا غير مألوفة في عقود القانون الخاص أو ينص على المساهمة المباشرة للمتعاقدين في تنفيذ الخدمة العامة.

نفس الشيء بالنسبة لهذا العقد هو مؤسس كذلك في القانون البحري الجزائري أي عقد يقوم على الاعتبار 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.

فإدراج بيان اسم المسافر ضمن بيانات تذكرة السفر أي أنه لا يمكن نقل التذكرة الاسمية لاسم شخص آخر إذا لم يوافق الناقل عليها، وكذلك فيما يخص تذكرة السفر لحاملها عندما يكون المسافر قد بدأ الرحلة<sup>1</sup>.

### المطلب الثاني: آثار عقد النقل البحري للأشخاص

إذا نشأ عقد النقل صحيحا ترتبت عليه التزامات متبادلة في ذمة طرفيه المسافر والناقل، فيلتزم المسافر بدفع أجرة النقل وبتنفيذ تعليمات الناقل بنقل المسافر من ميناء القيام وفقا لشروط العقد وتوصيله سليما إلى جهة الوصول كما يلتزم بنقل امته المسافر من ميناء القيام وحتى ميناء الوصول في الحدود التي يعينها العقد أو العرف<sup>2</sup>.

وبذلك قسمنا هذا المطلب إلى التزامات الناقل في عقد نقل المسافرين بحرا في الفرع الاول والتزامات المسافرين في عقد النقل البحري للأشخاص في الفرع الثاني.

### الفرع الاول : التزامات الناقل في عقد نقل المسافرين بحرا

يرتب عقد النقل للأشخاص التزامات على عاتق الناقل أبرزها نقل المسافر وأمتعته وأيضا التزامه بتنفيذ النقل المتفق عليه. وتوفير العلاج وحاجياته المعيشية. والالتزام بتوصيل المسافر سليما وأيضا التزامه بتقديم سفينة صالحة للملاحة.

<sup>1</sup> - نص المادة 828 من ق ب ج : "يمكن أن تكون تذكرة السفر اسمية أولحاملها 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 ".

<sup>2</sup> - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 457.

**أولا : الالتزام بنقل المسافر**

الالتزام الرئيسي للناقل هو نقل المسافر وأمتعته من ميناء القيام إلى ميناء الوصول وميناء الوصول هو الميناء المتفق عليه في العقد أو هو الميناء التي يقصدها المسافر ويريد الوصول إليها ويجب على المسافر أن يصل إلى ميناء القيام في الموعد المحدد وفي الساعة المحددة<sup>1</sup>.

يجب على الناقل أن يتبع خط السير المعتاد وأن يقف بالموانئ المحددة ابتداءً فلا يسوغ للريان أن يرسوفي ميناء أو يوقف السفينة أثناء السفر بناءً على طلب راكب أو لأجل مصلحته لأن ذلك يترتب عليه ضرر بالركاب.

على الناقل أن يهيء للراكب مكاناً في للراكب مكاناً في الدرجة المتفق عليها فإذا كان الراكب قد تعاقد على السفر بالدرجة الأولى، فلا يجوز للناقل أن يعرض عليه حجرة بالدرجة الثانية أو الثالثة.

وإذا حصل الراكب على تذكرة بالسفر على سفينة معينة، فيجوز مع ذلك للناقل أن يعرض على الراكب نقله على سفينة أخرى مماثلة للسفينة المتفق عليها<sup>2</sup>.

**ثانياً : التزام بنقل أمتعة الراكب**

إيصال المسافر وأمتعته هي سبب عقد النقل وغايته في التعاقد لذا من واجبات الناقل اتجاه المسافر أو الراكب إيصاله وأمتعته إلى المكان والزمان المتفق عليهما في العقد أو الذي جرى عليه العرف في حالة عدم وجود اتفاق ذلك أنه يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن

<sup>1</sup> - أحمد زكي عويس، المرجع السابق، ص 201.

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، دار الجامعية، بيروت، ص 223.

أثناء النقل سلامة المسافر وأن يوصله إلى جهته المقصودة في حدود الوقت المعين في العقد<sup>1</sup>.

فليس بالضرورة أن تكون تلك الأمتعة ملكا للمسافر أو بغرضها أو كميتها، أما بالنسبة لحالة كمية هذه الأمتعة فإنها تكون وفقا للحدود المتفق عليها عرفا أو المنصوص عليها في العقد<sup>2</sup>.

فإذا توفي الراكب أثناء السفر وجب على الريان أن يلتزم باتخاذ التدابير الضرورية للمحافظة على الأمتعة وتسليمها للورثة<sup>3</sup>.

### ثالثا : الالتزام بتنفيذ السفر المتفق عليه

من المعلوم أن الهدف من وجود المسافر على ظهر السفينة هو انتقاله من ميناء القيام أو المغادرة إلى الميناء الذي يبقى الوصول إليه سليما وفي الميعاد المتفق عليه.

إلا إذا تدخلت ظروف خارجية عن إرادته وأخرت وصوله كما لوهبت عاصفة شديدة أخرت وصول السفينة. كما أنه من واجب الناقل أن يهيئ للمسافر المكان المتفق عليه.

لأجل تنفيذ ذلك يتعين على الناقل إعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة للقيام بالمهمة المحددة لها على أن تستمر هذه الصلاحية طوال مدة السفر<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - ميراد إبراهيم، المرجع السابق، ص 47.

<sup>2</sup> - الأمتعة نوعان، نوع يسمى أمتعة شخصية وهي التي تبقى بحيازة الراكب أثناء السفر والنوع الثاني الأمتعة المسجلة وتشمل ما يسلمه الراكب إلى الريان ويأخذ مقابلها تذكرة أمتعته، فهذه الأمتعة لا تكون بحيازة الراكب أثناء السفر والناقل هو المسؤول عنها وعادة لا يأخذ عنها فأجرتها محسوبة ضمن أجرة السفر إلا إذا تعدت هذه الأمتعة الوزن المسموح فعندئذ يدفع عنها أجرا إضافيا.

<sup>3</sup> - مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 323.

<sup>4</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 505.

## رابعاً : الالتزام بتوفير العلاج والحاجيات المعيشية له

يجب على الناقل أيضا أن يقوم بتوفير العلاج المناسب والمألوف وأما إذا كان المسافر مريضا يحتاج لعلاج غير مألوف فالناقل عليه أن يقوم بإعطائه له مقابل أجر خاص إذا كان ذلك في استطاعته وقدرته.

إذا أصيب أحد المسافرين بمرض معد، وجب على الناقل إخراجه من السفينة في أول ميناء مسكون يمكن للريان أن يرسوبسفينة فيه وأما فيما يتعلق بتوفير حاجيات المسافرين المعيشية فإنه يستشف من نص المادة 142 من التقنين البحري المصري<sup>1</sup> أن : المسافر إما أن يشترط في العقد على الناقل أوالريان باعتباره ممثلا للناقل . أن يقوم بتوفير كل ما يحتاجه من مأكولات ومشروبات وغيرها طوال فقرة السفر المقررة وإما ألا يشترط<sup>2</sup>.

فإن وجد شرط في العقد بشأن المأكولات وما يتبعها، فإن على الناقل أن يقوم بتنفيذ ما ورد في العقد باعتباره التزام ناشئ عن عقد صحيح ويجب عليه الوفاء به طبقا لنص المادة المذكورة وأما إذا لم يوجد شرط في العقد بشأن مأكولات المسافر فقد نصت المادة المذكورة على أن المسافر هوالملزم بأن يتحصل عليها بمعرفته،وعلى ذلك فإما أن يأخذ معه منها ما يكفيه طيلة مدة السفر، وأما أن يقوم بشرائها الناقل أو من غيره على ظهر السفينة.

أما إذا كانت مؤونته معه وفرغت منه بسبب لا يد له فيه، كان ذلك بسبب حادثة غير متوقعة الحصول أو بسبب امتداد مدة السفر فعلى الناقل أن يعطيه القوت الضروري بئمن معقول غير مبالغ فيه.

<sup>1</sup> - المادة 142 من ق ت ب المصري تنص على أنه : " إذا لم يوجد شرط بشأن المأكولات المسافر فعليه أن يستحصل عليها بمعرفته ولكن إذا فرغت المؤونة منه بسبب حادثة غير متوقعة الحصول أو بسبب امتداد مدة السفر، فعلى القيودان أن يعطيه القوت الضروري بئمن لائق، كما أن المسافر يجب عليه إذا كان عنده مأكولات زائدة عن اللزوم أن يعطي منها لأهل السفينة بمقتضى المادة 64 "

<sup>2</sup> - يرى البعض أن الأصل غير ملزم بتقديم طعام للراكب إذا اتفق في تذكرة السفر على ذلك، أنظر، عبد الحميد مرسي عنبر، شركات النقل البحري، شركات الملاحة البحرية، دار الكتب المصرية 2015 ، ص 283.

و أما إذا وجدت عند المسافرين مأكولات تزيد عن حاجاته فيجب عليه أن يعطي أهل السفينة هذه الزيادة بثمن لائق إذا فرغت المؤونة من السفينة بشرط دفع الثمن إليه.

بينما في حالة ترميم السفينة أثناء السفر فإن الناقل يلتزم بإسكانه مجانا ويلتزم بالوفاء بجميع ما التزم به بمقتضى عقد النقل بشأن المأكولات ما لم يوجد اتفاق يقضي بعكس ذلك ولكن إذا عرض الناقل على المسافرين أن ينزله في سفينة أخرى مثل السفينة الاولى ليسافر فيها من غير اخلاله بحقوق الأخرى المتفق عليها إلى أن يصل إلى الميناء المقصود وامتنع المسافر عن قبول ذلك فليس له أن يطالب بالمسكن والمؤونة إلى وقت الشروع في السفر ثانية<sup>1</sup>.

#### خامسا : الالتزام بتوصيل المسافر سالما

ضمان سلامة المسافر أثناء النقل البحري. وهو التزام أقر به القضاء بعد أن ظل لحقبة طويلة من الزمن يبني مسؤولية الناقل البحري عن تعويض الأضرار البدنية التي تصيب الركاب على أساس المسؤولية التقصيرية. وهذا الالتزام بضمان السلامة هو التزام بتحقيق نتيجة يملي على الناقل البحري اتخاذ جميع التدابير اللازمة لوصول المسافر سالما معافى إلى ميناء الوصول. ولكن في حالة وفاة الراكب<sup>2</sup> أثناء الرحلة البحرية يملي القانون على ريان السفينة أن يقوم بالاشتراك مع أحد ضباطها بجرد أمتعة المتوفى والمحافظة عليها وتسليمها إلى السلطات الإدارية المختصة في أول ميناء من موانئ الجمهورية تصل إليها السفينة<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - أحمد زكي عويس، المرجع السابق، ص 208 .

<sup>2</sup> - يعفى الناقل من المسؤولية طبقا للمادة 257 من القانون البحري : " في حالة إذا أثبت أن وفاة الراكب أو إصابته ترجع إلى سبب أجنبي لا يد به فيه "، أنظر، عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، قواعد وأحكام في ضوء قانون التجارة البحرية والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدثة من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا، دار الجامعة الجديدة للنشر، اسكندرية، 2006، ص 113.

<sup>3</sup> - هاني دويدار، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2014، ص 272.

لذلك إذا اضطر الراكب إلى استعمال مكان أقل من الدرجة المبينة في بطاقة النقل جاز له مطالبة الناقل برد الفرق بين أجرتي الدرجتين، وإذا كان الراكب قد دفع أجرة إضافية من أجل التمتع بمزايا خاصة جاز له المطالبة برد هذه الأجرة الإضافية إذا لم يهيء الناقل المزايا التي تقابلها<sup>1</sup>.

#### سادسا : الالتزام بتقديم سفينة صالحة للملاحة

التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة فإن التعريف الدقيق له هو ذلك التعريف الذي يتضمن كافة جوانب السفينة لجعلها صالحة للملاحة سواء أكانت جوانب مادية أم بشرية أم وثائقية فإذا تضمن التعريف تلك الجوانب جميعها أصبح شاملا لمعنى الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة وعلى هذا الأساس يمكن تعريف هذا الالتزام بأنه : " صلاحية السفينة من الجوانب كافة لمواجهة مخاطر البحر الاعتيادية والتي من الممكن أن تتعرض لها أثناء الرحلة وتسليم الحمولة سالمة إلى مقصدها" .

فإن هذا الالتزام يتضمن من حيث المضمون إلى جانب ملائمة السفينة لمواجهة مخاطر الرحلة صلاحيتها على تسليم الحمولة إلى مقصدها النهائي سالمة وهذا يعني أن مضمون التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة يتضمن جانبين، الجانب الأول صلاحية السفينة نفسها وهذا الجانب يعالج صلاحية وملائمة السفينة بشكل عام واستعدادها لتنفيذ الرحلة كما أنه يتضمن وجود كوادر كفاء لها مع الأخذ بنظر الاعتبار أن يكون مندوبا وأن الالتزام لا يقتصر على هذا الجانب فقط بل يمتد ليشمل الوثائق الواجب حملها على السفينة التي تضمن للسفينة دخولها ومغادرتها للموانئ من دون مشاكل، الجانب الثاني يتعلق بصلاحية السفينة لنقل الحمولة المتفق عليها فالسفينة قد تكون صالحة لنقل الحمولة بشكل عام كونها مهيأة لذلك ولكن يوجد أحيانا نوع من الحمولة الخاصة قد يحتاج إلى ترتيبات خاصة كالمبردات وتنظيف العنابر وغيرها من التدابير، ولذلك فإذا اتفق الناقل

<sup>1</sup> - هاني دويدار، موجز القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، اسكندرية، 1996، ص 87.



مع مالك الحمولة على إعداد سفينة معينة لحمولة خاصة فعليه أن يضمن أن سفينته صالحة لنقلها، فالسفينة قد تكون صالحة للملاحة وقادرة على مواجهة مخاطر البحر ولكنها لا تكون صالحة من الناحية التجارية لنقل الحمولة الخاصة بمعنى آخر عدم تحقق الصلاحية التجارية<sup>1</sup>.

فكل سفينة تخضع لتفتيشات ومعاينات تسمى " تفتيش الوضع في الخدمة " أو " التفتيش الدوري " أو " التفتيشات الإضافية عند الإقتضاء "<sup>2</sup> وهذا وفقا لما نص عليه المشرع الجزائري وأيضا في نفس الصدد يمكن أن تخضع أي سفينة أيضا لتفتيش يسمى تفتيش السفر قبل مغادرتها أحد الموانئ الجزائرية، ويمكن أن يجري هذا التفتيش كمبادرة من رئيس المنظمة البحرية أو يطلب من مالك للسفينة أو من الريان أو من طاقم السفينة<sup>3</sup>.

ولا ينبغي أن يغيب عن الذهن أن استقاء الصلاحية لنقل البضائع أو المسافرين بالإضافة إلى القدرة على مواجهة مخاطر البحر لا تقتصر على مجرد الصلاحية الواقعية والتي نص القانون عليها وألزم المجهز بأن تكون سفينته صالحة للملاحة بل يلتزم أن تتعزز تلك الصلاحية بالمستندات المطلوبة ويورد scrutton وهو يصدد التزام المجهز للسفينة أن يتقيد بتزويدها بكافة الشهادات والمستندات اللازمة للرحلة حتى تعد صالحة للملاحة<sup>4</sup>.

وقد أشار المشرع الجزائري إلى أن مدة صلاحية شهادة سلامة السفن التي تنقل المسافرين وأيضا سفن الحمولة هي سنة واحدة<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> - وليد خالد عطية، الجوانب القانونية وصلاحيتها للإبحار دراسة مقارنة بين القوانين البحرية وقواعد لاهاي وقواعد هامبورغ، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية، العدد الأول، السنة الخامسة، ص 268.

<sup>2</sup> - المادة 228 من ق ب ج.

<sup>3</sup> - المادة 232 من ق ب ج.

<sup>4</sup> - محمد علي خليفة، رسالة مقدمة لاستكمال متطلبات منح درجة الماجستير في تكنولوجيا النقل البحري، تخصص قانون بحري، الاسكندرية، 2003، ص 28.

<sup>5</sup> - المادة 248 من ق ب ج.

فصلاحية السفينة للملاحة تكون عند بدء الرحلة إلى غاية نهايتها لأنه في حالة قيام مسؤولية الناقل نتيجة عدم صلاحية السفينة للملاحة تكون على أساس الخطأ الملاحي<sup>1</sup> وعلى أساس الخطأ التجاري كأن يضع على السفينة عددا من الركاب يفوق استطاعتها وليس مطابقا لما هو مخصص به لاستغلالها التجاري .

أما خلال الرحلة فمسؤولية الناقل تقوم على أساس الضرر المؤدي للوفاة أو الإصابات الجسمانية الناتجة عن عدم صلاحية السفينة للملاحة لأن التزام الناقل يكون التزم بتحقيق نتيجة.

فمعاهدة بروكسل لنقل الركاب لعام 1961 فرضت تقريبا ذات الالتزامات المفروضة على الناقل وفقا للمعاهدات الأخرى المتعلقة بنقل البضائع فقد أشارت في مادتها الثالثة<sup>2</sup> على أن يبذل الناقل الجهد اللازم من أجل جعل السفينة صالحة للنقل والابحار وهذا الالتزام في ظل هذه المعاهدة يعد التزاما مستمرا وباقيا منذ بداية الرحلة وإلى حيث الفراغ منها كما أنه التزم يشمل الناقل وكافة مستخدميه في حدود وظائفهم وليس قاصرا على الناقل أو على بداية الرحلة كما هو الحال في نقل البضائع طبقا لمعاهدة بروكسل 1924 والقوانين العربية المختصة.

بالإضافة لذلك فإن هذه المعاهدة تلزم الناقل بضمان سلامة الركاب ولكنه مجرد التزم ببذل الجهد المناسب والعناية المعقولة بحيث لا يترتب أية مسؤولية على الناقل متى ما أثبت أنه بذل في سبيل سلامة الركاب الجهد المناسب والمعقول حتى لو تاج عن ذلك وفاة أحدهم أو إصابته<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - الخطأ الملاحي عندما يتعلق الأمر بتجهيز السفينة.

<sup>2</sup> - نص المادة الثالثة من معاهدة بروكسل : " إذا كان الناقل هومالك 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 في بداية النقل وفي كل وقت أثناء النقل وبما يضمن سلامة الركاب من جميع النواحي الأخرى.

<sup>3</sup> - الطيب تاج الدين عوض الكريم، المرجع السابق ، ص 27.

## الفرع الثاني : التزامات المسافرين في عقد النقل البحري للأشخاص

تقتصر التزامات المسافرين في دفع أجرة النقل وكذلك مراعاة النظام في السفينة.

### أولا : دفع أجرة النقل

من الالتزامات الرئيسية الملقاة على عاتق المسافر والمتولدة عن عقد النقل التزام المسافر بدفع أجرة السفر المتفق عليها بين الناقل والمسافر وعادة يتم تعيين الأجرة بتذكرة السفر ومن البديهي أن هذه الأجرة تضاف باختلاف الدرجة التي يريد المسافر السفر فيها ولقد جرى العرف على أن يدفع الأجرة عند تسليم تذكرة السفر وتشمل أجرة السفر بجانب تمن نقله من ميناء القيام إلى ميناء الوصول . قيمة الغداء الذي يقدم للمسافر أثناء السفر إلى أن ينتهي أي إلى أن يصل المسافر إلى الميناء المقصود وللعناية بالمسافر و خدمته أثناء السفر وتقديم العلاج إليه عند مرضه <sup>1</sup>.

### 1 . أحوال استحقاق الناقل للأجرة :

إذا قام الناقل بتنفيذ النقل المتفق عليه فلا جدال في استحقاقه أجرة النقل على أن ظروفًا قد تطرأ على شخص المسافرين تحول دون سفره <sup>2</sup> أو قد يكون الراكب بدون تذكرة سواء كان النقل مجانيا أو كان الراكب موجودا في حالة تسلل لذلك من اللازم التساؤل حول مدى حق الناقل البحري في أجرة النقل ؟.

أ . حالة السفر بموجب التذكرة : المقصود أن يكون عند النقل بمقابل نقدي يدفعه المسافر مقابل أن يسلمه الناقل تذكرة السفر <sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - أحمد زكي عويس، المرجع السابق، ص 145.

<sup>2</sup> - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 799.

<sup>3</sup> - حيث أن ق ب ج لم يبين المقصود بالمسافر وإنما بين الالتزامات الملقاة على عاتقه ولكن هناك ملاحظة ينبغي الإشارة إليها إذ يستعمل مصطلح المسافر وفي بعض المواد مصطلح الراكب وحتى بالصيغة الفرنسية " / voyageur " passager

فالنقل بمقابل يعتبر أحد العناصر الأساسية لكي يتحقق وجود عقد نقل الأشخاص عن طريق البحر ويلتزم بهذا المقابل المسافر لذلك كان من الضروري تحديد مفهومه القانوني.

ولقد عرفت الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل المسافرين بحرا ببروكسل عام 1961 المسافر بأنه : " الشخص المنقول فقط على ظهر السفينة بموجب عقد نقل ". وهوالتعريف نفسه الذي تبنته الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل أمتعة المسافرين بحرا لسنة 1967. أما اتفاقية أثينا لعام 1974 الخاصة بنقل الركاب وأمتعتهم بحرا فقد وسعت من مفهوم المسافر فهوالراكب ويعني كل شخص منقول على ظهر سفينة إما بموجب عقد نقل أوكان مرافقا لمركبة أوحيوانات حية مغطاة بموجب عقد نقل البضائع غير مشمولة بهذه الاتفاقية وذلك بموافقة الناقل <sup>1</sup>.

فالمادة 251 من قانون التجارة البحرية تنص على أنه : ( على المسافر الحضور للسفر في الميعاد والمكان المبينين في تذكرة السفر، فإذا تخلف المسافر عن الحضور للسفر أوتأخر عن الميعاد المحدد بقي ملزما بدفع الأجرة ) <sup>2</sup>.

وهذا النص دليل على استحقاق الناقل للأجرة في حالة تخلف المسافر عن الحضور في المكان والميعاد المبينين في تذكرة السفر بمعنى أن الناقل يبحر دون انتظار المسافر ويستحق رغما من عدم قيامه بتنفيذ النقل المتفق عليه الأجرة.

أما إذا ثبت أن عدم حضور المسافر في الميعاد المحدد في تذكرة السفر أوعدوله عن السفر يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه، كقوة القاهرة أووفاته أومرضه أوصدور قرار

<sup>1</sup> - منهوج عبد القادر، خصوصية أجرة السفر في عقد النقل البحري للمسافرين، المركز الجامعي أحمد زبانه ، غليزان، ص 195.

<sup>2</sup> - المادة 251 من ق ب ج : " على المسافر الحضور للسفر في الميعاد والمكان المبينين في تذكرة السفر فإذا تخلف المسافر عن الحضور للسفر أوتأخر عن الميعاد المحدد بقي ملزما بدفع الأجرة ".

من السلطة المختصة بمنعه من السفر أوحبسه لتنفيذ حكم قضائي فإن هذا يؤدي وفقا لأحكام القواعد العامة إلى فسخ العقد ومن ثم عدم التزام المسافر بدفع أجرة النقل وثبوت حقه في استردادها إذا كان قد وفاها للناقل<sup>1</sup>.

ومن خلال المادة 830 / 2 من القانون البحري الجزائري: " ويلتزم بأجرة السفر كاملة كل مسافر لا يحضر على متن السفينة في الوقت المحدد للركوب قبل السفر". ويبدو أنه اعتبر المسافر يبقى ملزما بالأجرة رغم أنه لم يسافر جراء سبب يرجع إلى إخلاله بالتزامه بالحضور. إذ لا يحق له استرداد الأجرة على أساس أنه لم يقم بالرحلة البحرية.

### ب . حالة السفر دون تذكرة :

تندرج ضمن هذه الحالة الراكب المجاني والراكب المتسلل. ففي حالة الراكب المجاني لا يثور الإشكال طالما يتم دون مقابل وأيضا البعض يرى أن هذا النوع من النقل لا يخضع لأحكام النقل البحري للمسافرين لانعدام الرابطة بين الناقل والراكب<sup>2</sup>.

بينما المسافر المتسلل أشار إليه المشرع الجزائري من خلال المواد 857 إلى 859 من القانون البحري تحت عنوان المسافرين خفية.

فمعنى المسافر لا ينطبق على الشخص المتسلل لأنه لم يوجد عقد يثبت له هذه الصفة وأيضا لا يوجد اتفاق بين الناقل وبينه وعليه يبقى هذا الوصف مخالف<sup>3</sup> لما أقرته الاتفاقيات الدولية لسنة 1961.

<sup>1</sup> - المشرع الجزائري من خلال المادة 834 من ق ب ج، اعتبر كل أجرة النقل حقا مكتسبا للناقل متى بدأت الرحلة البحرية حتى ولو طرأ حادث للمسافر أعاقه عن السفر لكن وجد استثناء باسترداد جزء من تكلفة الأجرة والمتمثل في تكلفة الغذاء غير أنه لم يشر إلى إمكانية استرجاع نفقات الرعاية الصحية باعتبارها خدمات إضافية

<sup>2</sup> - استثناء في النقل المجاني الحالة التي يقوم بها المحترف وفي هذا يشير المشرع الجزائري في المادة 850 من ق ب ج " أن أحكام مسؤولية الناقل تطبق أيضا على النقل المجاني الذي يقع من قبل المؤسسات البحرية للنقل، ولا يسري مفعولها على النقل التطوعي ولا على المسافرين خفية "

<sup>3</sup> - المادة 857 والمادة 858 من ق ب ج.

ومن الصلاحيات المخولة للريان في حالة ضبط مسافر خفية تسليمه إلى السلطات المختصة في أول ميناء تتوقف فيه السفينة أو نقله إلى سفينة أخرى متجهة إلى الميناء الذي صعد منه. وحينما يتم هذا التسليم فإن الريان ملزم بتقديم تصريحاً يتضمن المعلومات الكافية المتعلقة بهذا الراكب الخفي<sup>1</sup>.

أقر المشرع الجزائري من خلال المادة 895 من القانون البحري : " لا تعفى الاجراءات المتخذة تبعا لأحكام المادة 857 أعلاه، الراكب خفية من الالتزام بدفع الأجرة المضاعفة للسفر عن الرحلة التي قطعها وتعويض الضرر إن كان له محل ". وهذا يدل على جزاء المسافر الذي يتسلسل للسفينة دون تذكرة أي بصفة غير قانونية.

### ثانيا : مراعاة النظام داخل السفينة

يقع على عاتق المسافر احترام التعليمات المعطاة أوالمعلنة للسفر على متن السفينة والامتثال لنظام النقل الذي يشرف على تطبيقه ريان السفينة والذي يتمتع بصلاحيات ترمي إلى إنجاز الرحلة البحرية وحفظ الأمن على ظهر السفينة<sup>2</sup>.

إضافة إلى أنه يلتزم بعدم شحن أية مواد قابلة للالتهاب أو متفجرة أو خطيرة أو يكون استردادها أو تصديرها محظورا أو غير مطابق للقوانين الجمركية والشرطة. فكل مخالفة يتعرض صاحبها لعقوبة تجاه المؤسسة دون الإخلال بالمسؤولية التي يثيرها اتجاه المؤسسة من جراء الأضرار والمصاريف الناجمة عن عملية شحنها دون الإخلال بالعقوبات المنصوص عليها في القانون الجزائري والأجنبي<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 199.

<sup>2</sup> - محمود محمد عباينة، أحكام عقد النقل، دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية، دار الثقافة ، 2015، ص 216.

<sup>3</sup> - المادة السابعة من الشروط العامة للنقل للمؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين.

## الفصل الثاني : حقوق المسافرين في عقد نقل الأشخاص بحرا

أقر قانون الاستهلاك جملة من الحقوق للمستهلك والمتمثلة في الحق في الأمن والسلامة والإعلام، والمستهلك قد يكون محل استهلاكه إما منتج أو خدمة.

وبما أن مجال بحثنا هو الراكب البحري فإن مجال الاستهلاك ينحصر في خدمة النقل المقدمة من قبل الناقل للراكب.

فالقانون البحري هو الآخر أقر نفس الحقوق المقررة في قانون الاستهلاك. بحيث الناقل البحري يقع على عاتقه جملة من الالتزامات متمثلة في نقل المسافر وإيصاله في الوقت المحدد والمحافظة على امتعته غير أن أهم التزامين عليه هما الالتزام بضمان سلامة والالتزام بالإعلام.

فبالنسبة لالتزام السلامة الذي يعد حقا للراكب، القضاء الفرنسي لم يضعه على عاتق ناقل الأشخاص إلا بعد تردد طويل ساير تطور أحكام المسؤولية المدنية سواء كانت العقدية منها أو التقصيرية منذ القرن 19<sup>1</sup>.

فبتحقيق السلامة يتحقق أمن الراكب. وفي حالة الإخلال بهذا الالتزام تقوم مسؤولية ناقل الأشخاص التي حضيت بعناية كبيرة من الفقهاء والمشرعين كالمشرع الجزائري.

أما بالنسبة لالتزام الإعلام الذي لما يوجد صحيحا يتحقق معه التوازن العقدي. وعليه لفهم حقوق الراكب البحري قسمنا الدراسة إلى : الحق في الامن والسلامة في عقد نقل البحري للأشخاص في المبحث الاول والحماية عن طريق المعلومات في المبحث الثاني.

<sup>1</sup> - زهوني نبيلة، المرجع السابق، ص 12.

## المبحث الأول: الحق في السلامة والأمن في عقد نقل الأشخاص بحرا

نظرا لصعوبة إثبات خطأ المسؤول من قبل المضرور لكي يستطيع تحصيل تعويض ما أصابه من ضرر أثناء تنفيذ العقد، قام القضاء الفرنسي إلى جانب الفقه بوضع أسس الالتزام بضمان السلامة في المجال التعاقدى بهدف تقليل صعوبات الإثبات من جهة المضرور . الدائن . حيث يقتصر الأمر على قيامه بإثبات مصدر الإلتزام . العقد . ثم بنقل عبء هذا الإثبات بعد ذلك إلى المسؤول . المدين . الذي يجب عليه للتخلص من المسؤولية إثبات وفائه للالتزام بضمان السلامة أو الإشارة إلى السبب الأجنبي الذي منعه من التنفيذ<sup>1</sup> .

فإذا وجد هذا الإلتزام بضمان السلامة في عقد النقل فإنه انتقل أيضا إلى العديد من العقود التي يكون محلها تقديم خدمة أو تسليم منتج إلى المتعاقد الآخر .

ووفقا لما سبق فإنه يمكننا تصنيف العقود التي أدرج فيها هذا الإلتزام بضمان السلامة إلى طائفتين : عقود محلها خدمات . عقود محلها منتجات .

ما يهمنا هو العقود الواردة على الخدمات وبالتحديد خدمة النقل البحري للركاب ووفقا لهذا سنتناول في: المطلب الأول إلى النطاق الزمني للالتزام بالسلامة ونشأته وفي المطلب الثاني نشأة الإلتزام بضمان السلامة.

### المطلب الاول : النطاق الزمني ونشأة الإلتزام بالسلامة

الراكب يملك حرية الحركة عند ركوبه لأية وسيلة من وسائل النقل المختلفة. بعكس الأشياء، وإذا ما أصيب الراكب بأي حادث فإنه لا يستطيع إلا اللجوء إلى قواعد المسؤولية التقصيرية بإثبات خطأ الناقل وحدث الضرر نتيجة له<sup>2</sup>، لكن إلى أي مدى يتمتع المسافر

<sup>1</sup> - عبد الله أقصاصي، المرجع السابق، ص 01.

<sup>2</sup> - الإلتزام بضمان السلامة، مقالة موثقة، منشورة على الرابط: [www.lawjo.net](http://www.lawjo.net)



بالسلامة داخل وسائل النقل، فلا بد من تحديد النطاق الزمني للالتزام السلامة التي يتمتع بها الراكب (الفرع الأول) ونشأة هذا الالتزام ( الفرع الثاني).

### الفرع الأول: التحديد الزمني للالتزام بضمان السلامة

التحديد الزمني للالتزام بضمان السلامة، يتحدد بمدة سريان عقد النقل وبعملية الصعود والهبوط من وإلى الوسيلة للنقل، كما يتحدد أيضا بفترة تواجد الراكب داخل وسيلة النقل ومن حيث المكان بحالات تواجده داخل محطة النقل.

فإذا كان الالتزام بضمان السلامة نشأ على يد القضاء الفرنسي في عقد نقل الأشخاص، فإنه يقوم في ذمة الناقل طيلة الوقت الذي يقضيه لتنفيذ هذا العقد وينقضي في الوقت الذي ينتهي فيه تنفيذ هذا العقد<sup>1</sup>، فالالتزام الناقل بضمان السلامة للراكب له أهمية بالغة<sup>2</sup>، فهو يتحدد من حيث الزمان بفترة تواجد الراكب داخل وسيلة النقل ومن حيث المكان بحالات تواجده داخل محطة النقل.

رغم أهمية كل هذه العوامل في تشكيل وضبط النطاق الزمني للالتزام المذكور فإننا نعتقد أن فترة تواجد الراكب داخل وسيلة النقل ثم تواجده بمحطة النقل هي أهم هذه العوامل بفعل ما تثيره من اشكالات قانونية جديرة بالاهتمام والنقاش<sup>3</sup>.

وعليه سنوضح الالتزام بضمان السلامة في حالة وجود الراكب داخل أداة النقل ثم أثناء الصعود والنزول وأخيرا الالتزام بضمان السلامة في حالة دخول الراكب إلى المواقع أو المحطات المعدة لوقوف وسائل النقل.

<sup>1</sup> - محمد وحيد محمد علي، المرجع السابق، ص 12.

<sup>2</sup> - محمد علي عمران، الالتزام بضمان السلامة، تطبيقاته في بعض العقود، دراسة فقهية وقضائية في كل من مصر وفرنسا، دار النهضة العربية، القاهرة، 1980، ص 23.

<sup>3</sup> - المعزوز بكاي، خصوصيات الالتزام بضمان السلامة في مجال نقل الأشخاص، بحث منشور في مجلة القضاء التجاري، المغرب، 2015، ص 28.

## 1 . وجود الراكب داخل وسيلة النقل :

يعد وجود الراكب داخل الناقلّة التطبيق العملي والحقيقي للالتزام بضمان السلامة<sup>1</sup> لأن وجوده بها يجعله معرضا بالدرجة الاولى للمخاطر الخاصة بعملية النقل وكذلك يكون الراكب بمجرد ركوبه لوسيلة النقل فإنه يعهد نفسه إلى مشيئة الناقل منذ تلك اللحظة<sup>2</sup> وإذا كان الالتزام بضمان السلامة يشمل الفترة التي يتواجد فيها الراكب داخل أداة النقل فإن الفقه يشترط لذلك شرطان:

\* لا يستفيد الراكب من الالتزام التعاقدى بالسلامة في حالة نزول الراكب من المركبة بعد توقفها<sup>3</sup>، بمفهوم المخالفة إذا وجدت صلة بينه وبين الناقل بقي محتفظ في بحقه بضمان السلامة. غير أنه في حالة انقطاع هذه الصلة ينعدم التزام السلامة، كما لونزل من المركبة لشراء أو قضاء حاجياته ليعود بعدها للمركبة فهذا الالتزام يعود من جديد عند عودة الراكب لوسيلة النقل<sup>4</sup>، قد تتطلب الرحلة تغيير وسيلة النقل لعدم وجود خط مباشر، فإذا ما أصيب الراكب في الفترة الواقعة بين تركه وسيلة النقل الأولى وبين استقلاله الأخرى<sup>5</sup>، وقد تكون مغادرة الراكب لوسيلة الناقل قد تمت بناء على تعليمات الناقل وتابعيه لوجود عطل في المركبة مثلا، فهنا يظل الناقل ملتزما بضمان سلامة الراكب.

\* إذا ارتبط التزام ضمان السلامة بوجود الراكب داخل وسيلة النقل، فيجب أن يكون وجوده مبررا لذلك فإن الالتزام ينتهي إذا استمر الراكب في وسيلة النقل إلى ما بعد

<sup>1</sup> - المعزوز بكاي، المرجع السابق، ص 28.

<sup>2</sup> - ابراهيم الدسوقي ابوالليل، المرجع السابق، ص 156.

<sup>3</sup> - ابراهيم الدسوقي ابوالليل، المرجع نفسه، ص 159.

<sup>4</sup> - علي البارودي، العقود التجارية وعمليات البنوك، منشأة المعارف، ص 323.

<sup>5</sup> - عبد الله أقصاصي، المرجع السابق، ص 35.

مسافة المحصل عنها الأجر<sup>1</sup> ما لم يدفع الأجر عن المسافة اللاحقة على جهة الوصول<sup>2</sup>.

## 2 . عمليات الصعود والنزول من وإلى وسيلة النقل:

ذكرنا أن الالتزام بضمان السلامة يرتبط بالدرجة الاولى بتنفيذ عمليات النقل<sup>3</sup>، ولما كانت تنفيذ هذه العمليات يتضمن الصعود إلى المركبة والنزول منها. فإن الالتزام بالسلامة يشمل هذه العمليات<sup>4</sup>.

ويكون الناقل مسؤولاً إذا حصل ضرر للراكب أثناء نزوله كما لو أصيبت يده لانغلاق باب المركبة فحجزت يده بين مفاصل الباب. وقد أشار المشرع المصري من خلال المادة 2 / 264 من قانون التجارة المصري إلى أنه يشمل تنفيذ عقد النقل الواقعة بين شروع الراكب في الصعود إلى وسيلة النقل في مكان القيام ونزوله منها في مكان الوصول<sup>5</sup>.

## 3 . دخول الراكب إلى المواقع المخصصة لوقوف وسائل النقل :

يمكن الحديث هنا عن حالات النقل بالحافلات أو القطارات حيث أن تنفيذ عملية النقل من قبل الناقل يقتضي من الراكب التواجد بمحطة النقل مسبقاً لإنهاء بعض الاجراءات الضرورية كأخذ تذكرة السفر وانتظار قدوم الحافلة أو القطار. ففي هذا الايطار نتساءل عن

<sup>1</sup> - ابراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 159.

<sup>2</sup> - ينتهي الالتزام بضمان السلامة في حالة بقاء المسافر نائماً بعد انتهاء عملية النقل أو استمر خطأ إلى ما بعد المحطة التي يجب أن ينزل فيها.

<sup>3</sup> - بمجرد حصول الاتصال المادي بين الراكب ووسيلة النقل كأن يصعد سلمها أو يفتح الباب فإن الالتزام بضمان السلامة يبدأ.

<sup>4</sup> - ابراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع نفسه، ص 161.

<sup>5</sup> - عبد الله أقصاصي، المرجع السابق، ص 38.

مدى امتداد التزام الناقل بضمان السلامة ليشمل الإصابات التي تلحق بالمسافرين أثناء تواجدهم بمحطة النقل<sup>1</sup>.

فالتطبيقات القضائية في فرنسا أقرت أن التزام بضمان السلامة يبدأ من الوقت الذي يدخل فيه الراكب إلى فناء المحطة القيام بعد أن يكون قد أظهر تذكرة النقل لتابع الناقل ويستمر طيلة تواجده داخل المحطة إلى غاية خروجه منها بتسليم التذكرة لتابع الناقل<sup>2</sup>.

المشرع المصري أخذ ما ذهب إليه بعض الآراء الفقهية في توسيع فكرة النطاق الزمني لالتزام ضمان السلامة<sup>3</sup>، وتطبيقه على باقي وسائل النقل الأخرى.

غير أن بعض الفقهاء طالبوا بتنفيذ التزام ضمان السلامة وتحميل الناقل مجرد التزام ببذل عناية بالنسبة للحوادث التي تقع خارج عملية النقل<sup>4</sup>.

فالقضاء الفرنسي في أحد القضايا<sup>5</sup> قيد من نطاق التزام بضمان السلامة بتحقيق نتيجة على الفترة الواقعة بين اتصال الراكب بوسيلة النقل وينتهي بنزوله أو انفصاله عنها.

بينما المشرع المصري نقد هذا التوجه وحججه في ذلك أن التضييق من نطاق التزام بضمان السلامة لا يوفر الحماية المطلوبة للمتضررين خاصة إذا كانت إصابتهم قد وقعت في الامكنة المعدة للمسافرين والخاضعين للنظام الذي يضعه الناقل المحرم ارتيادها على غيرهم.

<sup>1</sup> - المعزوز بكاي، المرجع السابق، ص 30.

<sup>2</sup> - علي عمران، المرجع السابق، ص 25.

<sup>3</sup> - انتقد اتجاه آخر من الفقه فكرة توسيع نطاق الزمني للالتزام بضمان السلامة واقتصره فقط على عملية النقل ذاتها دون أن يمتد لحوادث الرصيف على أساس إعفاء الراكب من اثبات ظروف الحادث وبتالي خطأ الناقل. للمزيد من المعلومات راجع، عبد الله أقصاصي، المرجع السابق، ص 39 . 40 .

<sup>4</sup> - عبد الله أقصاصي، المرجع نفسه، ص 41.

<sup>5</sup> - تتلخص حيثيات القضية في إصابة مسافر مسن أثناء صعوده سلم محطة السكة الحديدية متوجها إلى الرصيف فالمحكمة الابتدائية قضت له بمسؤولية الناقل على أساس اخلال بالالتزام بضمان السلامة، غير أنه بعد الاستئناف قلصت نطاق الالتزام بضمان السلامة للناقل أثناء تنفيذ عقد النقل أي عندما يحدث الاتصال المادي مع وسيلة النقل.

## الفرع الثاني : نشأة الالتزام بضمان السلامة

يعد الالتزام بضمان السلامة من اكتشاف القضاء وذلك لغرض توفير أكبر حماية لجمهور المسافرين في وقت تقدمت فيه وسائل النقل الحديثة وتضاعفت مخاطرها الأمر الذي أصبح عسيرا على المضرورين في إثبات خطأ الناقل أو إقامة الدليل في كثير من الحالات<sup>1</sup>.

### أولا : نشأة وتطور الالتزام بضمان السلامة

في البداية كان الالتزام بضمان السلامة يجد أساسه في المسؤولية التقصيرية بحيث كان يطبق القضاء الفرنسي المادة 1382 من القانون المدني والتي تنص على أنه: "كل من يتسبب بخطئه في إحداث ضرر للغير يجب عليه التعويض، وهذه المادة بعموم عباراتها تنطبق على جميع الأفعال الضارة"<sup>2</sup>، وهي تعادل المادة 124 من القانون المدني الجزائري.

غير أنه مع قصور قواعد المسؤولية التقصيرية أمام ازدياد الحوادث في حماية المتضررين، أدى إلى إدراج الالتزام بضمان السلامة في بعض حوادث العمل والنقل، نتيجة اقتراح من بعض الفقهاء.

فالغاية من هذا الالتزام هو إعفاء المضرور من إثبات الخطأ الشخصي لرب العمل أو الناقل. كان هونفسه الذي أوحى في تلك الفترة باقتراح آخر قدمه بعض الفقهاء (مثل لوران وفيما بعد سالي وجوسران) وهو إقامة مبدأ جديد للمسؤولية عن فعل الأشياء التي تكون تحت حراسة المسؤول على أساس المادة 1384 من القانون المدني الفرنسي. وهو مبدأ يهدف أيضا إلى استبعاد إثبات الخطأ الشخصي لرب العمل بالنسبة لهذا النوع من الحوادث<sup>3</sup>. فالفكر الذي كان سائدا خلال القرن 19 أدى إلى تفضيل المسؤولية المفترضة على الالتزام بضمان

<sup>1</sup> - محمود علي عمران، المرجع السابق، ص3.

<sup>2</sup> - وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص12.

<sup>3</sup> - عبد الله أقصاصي، المرجع السابق، ص 25.

السلامة وتطبيق المادة 1384 / 1<sup>1</sup> السالفة الذكر، ويتجسد هذا كله بوضوح خلال تعليق Seleilles لحكم<sup>2</sup> Teffaine .

غير أنه اعتبر الالتزام العقدي الجديد التزاما بتحقيق غاية هي المحافظة على سلامة الشخص، فإذا كان الراكب تمثل هذا الالتزام بالحفاظ على سلامته من لحظة صعوده أداة النقل إلى حد نزوله منها. فإن حصل له مكروه فهنا يسأل الناقل أم من يقع عليه الالتزام بضمان السلامة مسؤولية عقدية لا تقصيرية<sup>3</sup>.

فكما أن الناقل يلتزم بسلامة الأشياء المنقولة وكذلك بضمان سلامة المسافرين لأن حياة الأشخاص لا يمكن أن تكون أقل أهمية من سلامة الأشياء عند المشرع<sup>4</sup>.

زيادة على هذا المسافر وهو الطرف الضعيف في عقد النقل يجد نفسه في موقف صعب تماما، عندما يكلف بعبء إثبات خطأ الناقل بحكم أنه لا تتوفر لديه الإمكانيات والقدرات التي تتوفر لدى شركات النقل<sup>5</sup>.

وأيضا التعامل الحديث للإنسان مع الآلات الميكانيكية في ذلك الوقت كان سببا في صعوبة إثبات المسافر الخطأ<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> - تقابلها المادة 138 من ق م ج.

<sup>2</sup> - حكم teffaine الشهير قد جعلت الدائرة المدنية بمحكمة النقض الفرنسية منها أساسا لمسؤولية بدون خطأ وقبلتها في موضوع الدعوى لصالح مضرور من حادث عمل لتضع بذلك حجر للبناء القضائي الذي استمرت أهميته وأخذ به المشرع نفسه وصاغ منه نظم خاصة للمسؤولية عن الحوادث الجسدية التي تتسبب فيها الأشياء أو الأنشطة الخطرة.

<sup>3</sup> - الالتزام بضمان السلامة، مقالة موقفة، منشورة على الرابط : [www.Lawjo.net](http://www.Lawjo.net).

<sup>4</sup> - محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء 1، 1978، ص 233.

<sup>5</sup> - محمد عمران، المرجع السابق، ص 15.

<sup>6</sup> - وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 16.

كما ذهب بعض الفقهاء وهم بصدد تبرير دعوتهم لتبني فكرة الالتزام بضمان السلامة إلى القول بأن هناك بعض العقود ومنها عقد النقل لا يقتصر مضمونها على الالتزامات التي اتفق عليها الطرفان صراحة بل يشمل أيضا الالتزامات التي تعد من مستلزماته وفقا للعدالة<sup>1</sup>. فالناقل لا يلتزم فقط بنقل الشخص من مكان إلى مكان آخر بل يلتزم بنقله سليما معافى وليس مصابا أوجثة هامة.

ومحكمة النقض الفرنسية اضطرت تحت ضغط الاتجاه الفقهي السابق العدول عن موقفها وأصدرت في 21 نوفمبر 1911 حكما تاريخيا أقرت فيه بتطبيق قواعد المسؤولية التعاقدية على ناقل الأشخاص وذلك في دعوى الراكب " زيدي حميدة بن محمد"<sup>2</sup>.

بحيث أقام هذا المضرور برفع دعوى تعويض ضد الشركة الناقلة فحكمت محكمة النقض الفرنسية بعد دفع كثر إلى أن عقد النقل المبرم بين المسافر والناقل هو الأساس في تحديد طبيعة مسؤولية الناقل ولا محل لإعمال المسؤولية التقصيرية.

فصدور هذا الحكم كان من تأثير الفقيه Sarru وهو أحد المدافعين عن الطرح التعاقدية.

ومنذ سنة 1911 أصبح الناقل ملتزما بضمان سلامة المسافر بموجب عقد النقل للأشخاص<sup>3</sup> وأيا كان نوع النقل<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - تقابل المادة 107 من ق م ج وكذلك المادة 1135 من ق م ف.

<sup>2</sup> - تتلخص وقائع الحادثه في أن راكب كان في رحلة من تونس إلى بون أصيب بحادث وقع عليه خزان وضع على السفينة بطريقة سيئة بحيث رفع دعوى على إحدى السفن التابعة للشركة العامة للملاحة عابرة المحيط الأطلسي.

<sup>3</sup> - تكريس مبدأ الالتزام بالسلامة في القرار الصادر بتاريخ 1913/11/27 المتعلق بقضية Mestelan بخصوص عقد النقل البري. للمزيد من المعلومات راجع عبد الله أقصاصي ، المرجع السابق، ص 28.

<sup>4</sup> - التذكرة تتضمن في حد ذاتها الالتزام بضمان السلامة دون الاشتراط الصريح، فتلتزم شركة السكك الحديدية بإيصال المسافر سليما ومعافى إلى جهة الوصول.

G.L. Haléprin : la naissance de l'obligation de sécurité. Gaz.Pal. 1997. p 1179.

وأصبحت الأحكام والقرارات القضائية تؤسس على المادة 1147 من القانون المدني الفرنسي المتعلقة بالمسؤولية العقدية<sup>1</sup> والتي مفادها أن الالتزام العقدي لا يستطيع التخلص من المسؤولية الناجمة عن عدم التنفيذ أو التأخر فيه، إلا بإثبات السبب الأجنبي<sup>2</sup>. فلا قانون ولا عدالة تسمحان بنقل الأشخاص دون الاهتمام بسلامتهم<sup>3</sup>.

وفي الجزائر<sup>4</sup> وبالتحديد في القانون التجاري، فإنه حدد طبيعة مسؤولية الناقل البري للأشخاص وذلك بتنظيمه في المواد 62،63،64،67،68 من التقنين التجاري.

باستقراء المادة 62<sup>5</sup> والمادة 63<sup>6</sup> من التقنين التجاري نستنتج أن المشرع الجزائري نص صراحة على ضرورة نقل المسافرين معا وفي حالة اخلاله بهذا الالتزام فإنه تقوم المسؤولية العقدية.

<sup>1</sup> - Art 1147 du code civil Français stipule que «Le débiteur est condamné, s'il y a lieu au paiement de dommages et intérêts, soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'inexécution, toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, encore qu'il n'y ait aucune mauvaise foi de sa part».

والتي تقابلها المادة 1/1231 من ق م ف الجديد وللإطلاع على القانون زيارة الموقع:

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do;jsessionid>

<sup>2</sup> - ليندة سلامي، المرجع السابق، ص 16.

<sup>3</sup> - MAZEAUD ( H et L ). traité théorique et pratique de la responsabilité civile t.l.6<sup>e</sup> édition par tunc. no 151.

<sup>4</sup> - قضت المحكمة العليا في الجزائر في قرار للغرفة المدنية المؤرخ في 30 مارس 1983 الملف 27429 المنشور في المجلة القضائية، العدد الأول، 1989 والذي مفاده أنه : " إذا كان السائد فقها وقضاء أن العقد شريعة المتعاقدين فإن ذلك الأمر ليس مطلقا في عقد نقل الأشخاص الذي أوجب فيه القانون على الناقل ضمان سلامة المسافرين، وحمله المسؤولية المترتبة عن إخلاله بذلك الالتزام". وبعدها المحكمة طبقت قواعد المسؤولية التقصيرية على الحوادث الجسدية الناشئة عن نقل الأشخاص خلال القرار للغرفة المدنية المؤرخ في 20 جانفي 1982 ملف 21286، المنشور في المجلة القضائية، العدد الأول، 1989.

<sup>5</sup> - المادة 62 من القانون التجاري الجزائري: " يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافرين وأن يوصله إلى وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين في العقد."

<sup>6</sup> - المادة 63 من القانون التجاري الجزائري: "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".



## ثانيا : اتساع نطاق الالتزام بضمان السلامة في قانون الاستهلاك

بالرجوع إلى نشأة الالتزام بضمان السلامة، نلاحظ أنه كان منصبا على عقود تقديم الخدمات: عقد النقل، عقد النزول في فندق، عقد العلاج الطبي.....إلخ.

لكن مع التطور الحاصل وسع من نطاق التزام ضمان السلامة ليشمل إلى جانب عقود الخدمات عقود تقديم الأموال أيضا.

فظهر فكرة الالتزام بضمان السلامة كان في مجال النقل<sup>1</sup> أي عقد تقديم خدمة.

بحيث كان هذا المجال هو الرحم الذي ولد وانطلق منه الالتزام بضمان السلامة فاعترف القضاء بوجود هذا الالتزام في العقود الشبيهة بعقد النقل وعقود النقل بوسائل غير مألوفة مثل ألعاب الملاهي ولم يتلقى القضاء هذا الالتزام بنفس الطريقة في كل الحالات لأنه طبقا للأحوال وبالنظر خاصة لدور الضرور اختلفت طبيعة هذا الالتزام: التزم ببذل عناية أو التزم بتحقيق نتيجة أو التزم مخفف بتحقيق نتيجة أو التزم مشدد ببذل عناية<sup>2</sup>.

أما المفاجئ فكان ظهور التزام ضمان السلامة في عقود الأموال وتقرير هذا الحق للمستفيدين من هذه العقود، ورغم ذلك اعترفت محكمة النقض الفرنسية بوجود هذا الالتزام من خلال حكمها في عقد البيع لسنة 1989 و 1991 وأيضا بحيث أصبح فيما بعد الزاما قانونيا بمقتضى قانون الاستهلاك.

<sup>1</sup> - ظهر التزام ضمان السلامة في مجال النقل البحري سنة 1911 وبعد ذلك طبق لأول مرة في مجال السكك الحديدية من خلال قرار 1913/1/27 الذي استعمل مصطلح الالتزام نتيجة سلامة الركاب ومنذ ذلك الوقت اتسع مجال التطبيق لالتزام ضمان السلامة ليشمل وسائل النقل الأخرى.

<sup>2</sup> - عابد فايد عبد الفتاح فايد، الالتزام بضمان السلامة في عقود السياحة على ضوء قواعد حماية المستهلك دراسة مقارنة دار الكتب القانونية، 2010، ص 32.

## المطلب الثاني : التعريف ومصدر التزام بضمان السلامة

عادة لا يعتمد المشرع إلى تعريف المفاهيم ويترك ذلك للفقهاء والقضاء فنص المشرع الجزائري على الالتزام بضمان السلامة في نص المادة 62 من القانون التجاري<sup>1</sup>. غير أنه لم يعرفه بل اكتفى بالإشارة والنص عليه.

لذلك تناول الفقه موضوع الالتزام بضمان السلامة محددًا شروطه غير أن هذا الأخير ومنذ زمن بعيد خرج عن طوق عقد النقل بل امتد إلى غيره من العقود التي لا يوجد فيها معنى للنقل والسياحة والتنزه. فقد أصبح هذا الالتزام يوجد الآن في عقود لم يكن من المتصور وجوده فيها<sup>2</sup>.

وعليه لتناول فكرة السلامة لا بد من التطرق إلى تعريف الالتزام بضمان السلامة في الفرع الأول ومصدر هذا الالتزام في الفرع الثاني.

### الفرع الأول : التعريف بالالتزام ضمان السلامة

وفيه نتناول :

#### أولاً : التعريف بالالتزام بضمان السلامة بالنظر إلى شروطه

عن طريق تناول شروط وخصائص<sup>3</sup> الالتزام بضمان السلامة استطاع الفقه أن يعرف هذا الالتزام.

فجاء الفقه بتعاريف متباينة للالتزام بضمان السلامة تبعا للجانب الذي ركز عليه كل واحد منهم في تحديد مفهوم هذا الالتزام، فهناك من عرفه على أنه: "الالتزام الذي يقع على

<sup>1</sup> - سلامي ليندة، المرجع السابق، ص 19.

<sup>2</sup> - عابد فايد عبد الفتاح فايد، المرجع السابق، ص 17.

<sup>3</sup> - محمود التلي، الالتزام بضمان السلامة وتطبيقاته في بعض العقود، دار النهضة العربية، 1980، ص 203. وأيضا، على عمران، المرجع السابق، ص 142. وأيضا، عابد فايد عبد الفتاح فايد، المرجع السابق، ص 17.

عائق أحد المتعاقدين الذي هومهني محترف<sup>1</sup> في مواجهة المتعاقد الآخر متلقي الخدمة أو المنتج بضمان ما يهدده من مخاطر الإصابة الجسيمة أثناء تنفيذ الالتزامات التعاقدية الناشئة عن العقد<sup>2</sup>.

وعرفه فريق آخر بالنظر إلى طبيعته بأنه: "التزام بتحقيق نتيجة<sup>3</sup> ولا يستطيع المدين به التخلص من المسؤولية العقدية الناشئة عن الإخلال به إلا بإثبات السبب الأجنبي".

غير ان تعريف الالتزام بالنظر إلى الشروط المتطلبة لوجوده لا يلقي الضوء على ماهية هذا الالتزام، لذلك فإن التعريف بالالتزام بضمان السلامة يقتضي التعرض لماهية هذا الالتزام ذاتها<sup>4</sup> وليس شرطاً أو أثراً له<sup>5</sup>.

فالنظر إلى ذات الالتزام بضمان السلامة يقتضي أيضاً التعرض للمقصود بفكرة السلامة في ذاتها ثم مضمون الالتزام بالسلامة<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> - الفقه ولقضاء يرى الالتزام بالسلامة في هذا الصدد بعدم المساواة الموجودة بين المتعاقد (المستهلك) وبين المهني. فهذا الأخير يسيطر دائما على فنياته في مواجهة عميل أو مستهلك جاهل بأصول هذه الفنيات، الأمر الذي يمكن أن يعرض العميل لخطر معين.

<sup>2</sup> - خلادي ايمان، الالتزام بضمان السلامة في عقود السياحة والسفر، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، العدد العاشر سبتمبر، 2018، ص 205.

<sup>3</sup> - يصطلح على تسميته في الفقه الفرنسي بعبارة obligation de résultat.

<sup>4</sup> - يعتبر بعض الفقهاء التزام ضمان السلامة عند النظر لذاتيته هوالتزام تبعي في العقد لا يتعلق بالأشخاص ولا يكون من حيث المبدأ إلا بتحقيق نتيجة ولذلك يقتضي تعريف هذا الالتزام بضمان السلامة بالنظر إلى مضمونه وليس إلى شروطه وخصائصه. محمود جمال الدين زكي، المرجع السابق، ص 238.

<sup>5</sup> - فايد عبد الفتاح فايد، المرجع السابق، ص 18.

<sup>6</sup> - ميراد ابراهيم، المرجع السابق، ص 83.

ثانيا : تعريف الالتزام بالسلامة بالنظر إلى مضمونه

اعتبر بعض الفقهاء الالتزام<sup>1</sup> بضمان السلامة على أنه التزام تبعية<sup>2</sup> في العقد لا يتعلق إلا بالأشخاص ولا يكون من حيث المبدأ إلا بتحقيق نتيجة يقتضي أن نعرفه بالنظر إلى مضمونه، وليس بالنظر إلى شروطه وخصائصه.

### 1 . فكرة السلامة في ذاتها:

تقتضي فكرة السلامة أن يمارس المدين بها سيطرة فعلية على كل العناصر التي يمكن أن تسبب ضررا للدائن بها، ويعني ذلك أن تكون تلك العناصر داخلة في إطار العقد الذي يربط الدائن بالمدين<sup>3</sup>.

### أ . ضرورة السيطرة الفعلية على العناصر المسببة للضرر:

كثيرا ما يركز الفقهاء عند تناولهم لموضوع الالتزام بضمان السلامة بالتركيز على طبيعته أكثر من التركيز على محله<sup>4</sup>، وهذا ما يشكل صعوبة في التحليل ربما لعدم دقة مصطلح السلامة أم أنه يعود لمحله الذي يفتقر هو الآخر للوضوح.

فالمقصود بالسلامة هي الحالة التي يكون فيها التكامل الجسدي والصحي للمتعاقد محفوظا من أي اعتداء يسببه له تنفيذ الالتزامات التعاقدية في الاتفاق المبرم بين هذا الأخير وبين مهني محترف.

<sup>1</sup> - أحد الباحثين الفرنسيين حلل التزام بضمان السلامة بالنظر إلى السبب الأجنبي لكن هذا التحليل ماهو إلا مقدمة عامة للالتزام بضمان السلامة بالنظر لداته يضاف إلى ذلك خصوصية بعض العقود.

<sup>2</sup> - يصطلح عليه في الفقه الفرنسي بعبارة Accessoire

<sup>3</sup> - عابد فايد عبد الفتاح فايد، المرجع السابق، ص 21.

<sup>4</sup> - Y.LAMBRETT-FAIVRE. « fondement et régime de l'obligation de sécurité ». D1994.chr.81

وأیضا محمد علي عمران، المرجع السابق، ص 197.

فالناقل على سبيل المثال، يلتزم بأن يوصل المسافر سالما معافى<sup>1</sup> إلى الجهة التي يقصدها. ويشمل هذا الالتزام الوقت من اللحظة التي يركب فيها هذا المسافر السيارة أو السفينة أو غير ذلك من وسائل النقل إلى لحظة نزوله منها.

أما محل الالتزام بالسلامة هو سيطرة المدين على العناصر المسببة للضرر وهذا يعني السيطرة<sup>2</sup> على تصرفات الأشخاص أو على الأشياء المستخدمة في تنفيذ العقد.

فالقضاء توسع في مفهوم السيطرة الفعلية للأشخاص والأشياء لكن المهم بالنسبة لنا هي العناصر المسببة للضرر للدائن في الالتزام يقتضي أن تنتمي هذه العناصر إلى العقد المبرم بين هذا الدائن وبين المهني المحترف وليست خارجة عنه<sup>3</sup>.

**ب . ضرورة انتماء العناصر المسببة للضرر لنفس العقد المبرم بين الناقل والمسافر:**

ينبع شرط انتماء العناصر المسببة للضرر للعقد من حقيقة أن هذا الأخير عبارة عن دائرة مغلقة على عاقيه تتبادلان فيه أداءات مختلفة وأن هذا العقدي يجب أن لا يعرض الدائن إلى خطر أكثر مما يتعرض له الغير<sup>4</sup>.

ففي أحد الأحكام القضائية المتعلقة بموضوع نقل عدوى الايدز حيث تلتزم مراكز نقل الدم بالالتزام بتحقيق نتيجة هي سلامة الأشخاص محل عملية نقل الدم، تشددا واضحا

<sup>1</sup> - فالسلامة في هذا الموضوع لا يحتمل التدرج أو التنوع فعندما تكون السلامة هي محل الالتزام كما يقول بعض الفقهاء فلا يمكن التعبير عنها بطريقة وسط، فالتنفيذ لا يحمل الزيادة أو النقص فالسلامة غير قابلة للتجزئة.  
P.JOURDAIN « le fondement de l'obligation de sécurité ». GAZ.POL. 21-23 Septembre 1997.p22.

<sup>2</sup> - السيطرة يقصد بها التأثير الكامل empire complet أي توجيه ورقابة يمارسان بواسطة المدين بالسلامة على هذه التصرفات وتلك الأشياء بطريقة أن استخدامها في تنفيذ الالتزامات لا يقدم أي ضرر لصحة الدائن أو لتكامله الجسدي.

<sup>3</sup> - عابد فايد عبد الفتاح فايد، المرجع السابق، ص23.

<sup>4</sup> - سلامي ليندة، المرجع السابق، ص 21.

في تحديد المجال العقدي وفي هذا الخصوص لا يعتبر العيب الداخلي حتى ولو كان صعب الاكتشاف indéceble سببا أجنبيا بالنسبة لمركز الدم<sup>1</sup>.

هذا المبدأ وإن كان ليس جديدا في هذه المسألة إلا أنه يثير أن الشيء المستخدم في تنفيذ الالتزام يجب ألا يسبب أي أثر ضار للتكامل الجسدي والصحي للمستفيد من هذا التنفيذ. وتقرر الأحكام الصادرة في مسألة الإصابة بفيروس التهاب الكبد الوبائي "س" نفس هذا الحكم<sup>2</sup>.

فبالنسبة لعقد النقل البحري لا بد أن يكون الضرر الناتج عنه مرتبط به أو ينتمي إليه، كأن يتسم الراكب نتيجة الأكل الذي تناوله على السفينة أو تعرض لإصابة نتيجة سقوط معدة عليه غير محكمة الوضع على السفينة.

## 2. مضمون الالتزام بضمان السلامة:

ينصب على المتعاقد أو المهني الالتزام بالسلامة فإنه يلتزم بتوقع الحادث الذي يمكن أن يخل بسلامة المتعاقد الآخر ويلتزم أيضا بأن يتصرف من أجل منع حدوثه من الأصل أو على الأقل تجنب آثاره.

<sup>1</sup> - إلى جانب موضوع مركز الدم يوجد أيضا موضوع التزام المطاعم بسلامة روادها وعلى إثر حدوث تسمم غذائي لأحد عملاء أحد المطاعم اعتبرت محكمة استئناف بواتييه poitiers أن وجود عيب داخلي في الشيء موضوع العقد يمنع في حالة انعدام تدخل عنصر خارجي بالمعنى الدقيق للكلمة، استبعاد مسؤولية صاحب المطعم بسبب القوة القاهرة فشرط انتماء العناصر للعقد أو شرط الداخلية intérieurité يبلور إذن الالتزام بضمان السلامة المرتبط بوجود وتنفيذ العقد المبرم بين صاحب المطعم والعميل تنفيذا صحيحا.

<sup>2</sup> - عابد فايد عبد الفتاح فايد، المرجع السابق، ص 24.

## أ . سيطرة المدين على أدوات التنفيذ:

إن قيام السيطرة والتحكم في الأشياء التي تكون مصدر ضرر للدائن عن طريق التأثير الكامل، فيما يترتب على استخدامها من نتائج بحيث لا يكون من شأنها النيل من سلامة الدائن، سواء في طريقة الاستخدام الصحيح للأشياء أوفي حسن اختيارها<sup>1</sup>.

فالمدين بالالتزام بالسلامة عليه توقع الحادث الضار و تقدير مدى احتمالية وقوعه. ومن 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<sup>2</sup>.

فتوقع الحادث يكون دائما كنتيجة منطقية لا يستطيع أن يتخلص منها المدين بإثبات السبب الأجنبي وهذا ما دفع القضاء برفض السبب الأجنبي كوسيلة لاستبعاد مسؤولية المدين.

وهوما تبنته محكمة النقض الفرنسية في أحد أحكامها<sup>3</sup> بحيث استبعدت المسؤولية التي تكون على أساس المادة 1147 من القانون المدني الفرنسي.

<sup>1</sup> - موافي بناني أحمد، الالتزام بضمان السلامة (المفهوم . المضمون . أساس المسؤولية)، مجلة المفكر، العدد العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة خيضر بسكرة، ص 417.

<sup>2</sup> - عبد الله أقصاصي، المرجع السابق، ص 215.

<sup>3</sup> - قضت محكمة النقض الفرنسية في 21 أكتوبر 1997 بمسؤولية sncf عن جرح أحد المسافرين مؤكدة أن الحادث كان من الممكن أن تجنبها بوضع نظام مناسب يمنع فتح الأبواب أثناء سير القطار. في هذه القضية أشارت محكمة النقض إلى عدم استثناء أحد عناصر الالتزام بالسلامة وهو المتعلق بمنع حصول الحادث الضار وحددت المحكمة للمدين مضمون الاحتاطات التي كان يجب عليه اتخاذها من أجل تنفيذ التزامه بضمان السلامة تنفيذا صحيحا. أشار إليه، فايد عبد الفتاح فايد، المرجع السابق، ص 27، وأيضا F.DEFFERRARD. Une analyse de l'obligation de sécurité à l'épreuve de la cause étrangère. m15.p 367

أما إذا لم يكن بوسع المدين تجنب وقوع الحادث الضار فعلى الأقل يجب عليه أن يتخذ الاجراءات ما يمنع حصول الضرر أو ما يخفف من الآثار الضارة للحادث بالنسبة للمتعاقد الآخر.

فالقضاء شدد في اعتبار الحادث الضار غير متوقع أو غير ممكن للدفع، بعبارة اخرى يرفض القضاء دائما اعتبار الحوادث الضارة بالسلامة الجسدية للمتعاقد غير ممكنة الدفع، الامر الذي يؤكد معه القضاء عدم وفاء المدين بالتزامه بضمان سلامة المتعاقد معه.

وفي نهاية ما سبق عرضه، يمكن تعريف الالتزام بالسلامة وفقا لمايلي: " الالتزام بالسلامة يتكون من سيطرة المدين على الأشخاص وعلى الأشياء التي تثير الضرر الجسدي، وتنفيذه بطريقة كاملة يستلزم خطوة مزدوجة توقع الاخطار التي يمكن أن يتعرض لها الدائن والتصرف حيال هذه الاخطار إما بمنع وقوعها أو التقليل من آثارها<sup>1</sup>.

### ثالثا: أحكام الالتزام بضمان السلامة

سنتطرق فيه إلى أحكام الالتزام بضمان السلامة في كل من النقل للأشخاص بمقابل ونقل الأشخاص بالمجان.

#### 1 . نقل الأشخاص بمقابل والتزام الناقل بضمان السلامة:

لا يكفي التسليم بوجود الالتزام بضمان السلامة على عاتق الناقل بل يتعين تحديد طبيعة هذا الالتزام لمعرفة من يقع عليه عبء الإثبات في دعوى المسؤولية في حالة إصابة الراكب بضرر.

<sup>1</sup> - ميراد ابراهيم، المرجع السابق، ص 105. وأشارت إليها، سلامي ليندة، المرجع السابق، ص 24.



فأقر بعض الفقهاء<sup>1</sup> أن التزام الناقل بضمان سلامة الراكب يقتصر محله على مجرد بدل عناية هي اتخاذ الاحتياطات اللازمة لتفادي إصابة المسافر أثناء نقله ويترتب على ذلك أن عبء إثبات إخلال الناقل بالتزامه يقع على عاتق الراكب<sup>2</sup>.

بينما فريق آخر من الفقهاء وحتى القضاء اعتبر أن التزام الناقل بضمان سلامة الراكب هوالتزام بتحقيق نتيجة لأن الناقل يستطيع التوصل إلى تحقيق هذه النتيجة ببذل الجهد والحرص المناسب. أما خطأ الناقل فهو مفترض<sup>3</sup> لأن سلامة المسافر تكاد تكون مؤكدة<sup>4</sup>.

فالرأي الراجح للفقهاء يرى أن الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل هوالتزام بتحقيق نتيجة، لكن التساؤل المطروح هل الراكب يكفي فقط بإثبات إصابته أثناء النقل أم يجب عليه إثبات أن الإصابة التي لحقت به ترجع إلى فعل الناقل؟<sup>5</sup>.

فالقضاء تسهلا منه لعبء الإثبات على الراكب، يقيم قرينة مفادها أن كل الحوادث التي يتعرض لها الناقل أثناء نقله، يفترض أنها ترجع إلى عملية النقل ذاتها، أي تنسب إلى الناقل ويسأل عنها، وبذلك يكون القضاء قد حمل الناقل التزاما مشددا بضمان سلامة الراكب، لم يقتصر فيه على افتراض مسؤولية الناقل عن حوادث النقل، بل افترض أيضا أن ما يلحق الراكب من إصابات أثناء نقله ترجع إلى النقل ذاته أي تعد من حوادث النقل التي يسأل عنها الناقل<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> – DENOIL. De la responsabilité dans transports des voyageurs par chemin de Fer. Paris. 1938.p100

<sup>2</sup> – عبد الله اقصاصي، المرجع السابق، ص 42.

<sup>3</sup> – محمود جمال الدين زكي، المرجع السابق، ص 242.

<sup>4</sup> – غاية القضاء من تقرير التزام السلامة في عقد النقل هو إعفاء الراكب من عبء إثبات الخطأ اتجاه الناقل والذي لا يتحقق إذا كان التزامه مجرد بدل عناية، وجدي عبد الواحد علي، المرجع السابق، ص 40.

<sup>5</sup> – عبد الله اقصاصي، المرجع نفسه، ص 43.

<sup>6</sup> – إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 171.

بينما ذهب جانب من الفقه إلى القول بضرورة قيام الراكب بإثبات علاقة السببية بين الضرر الذي أصابه وبين عملية النقل فلا يكفي إثبات مجرد الإصابة وإنما عليه أن يقدم الدليل على أن إصابته ترجع إلى فعل الناقل<sup>1</sup>.

يستند هذا الجانب من الفقه في رأيهم إلى أن الراكب يكون حر الحركة، ويتمتع بنشاط ذاتي، ولا يملك الناقل الرقابة الكافية عليه وقد يكون الحادث وما ترتب عليه من أضرار للراكب راجع إليه شخصيا، فلا يوجد مبرر لافتراض نسبه إلى الناقل<sup>2</sup>.

غير أن هناك رأي راجح يذهب إلى أن الناقل مسؤوليته تتعد بمجرد إصابة الراكب وليس لهذا الأخير إثبات سبب الحادث بل كل ما يكلف به هوائيات أنه أصيب أثناء عملية النقل ليفترض رجوع الإصابة إلى فعل الناقل.

فميزة افتراض العلاقة السببية بين الحادث الذي تعرض له الراكب وعملية النقل أن يتحمل الناقل تبعه السبب المجهول<sup>3</sup>، الأمر الذي يترتب عليه عدم تمكن الناقل من التخلص من تبعه أخطائه أو أخطاء عماله أو تابعيه عندما يكون هذا الخطأ غير معلوم من الراكب.

وهذا الاتجاه نحو افتراض العلاقة السببية بدفع الناقل إلى بذل كل جهد ممكن لتجنب الحوادث هو ما أخذ به الفقه<sup>4</sup>.

## 2 . نقل الأشخاص بالمجان والتزام الناقل بضمان السلامة:

وفيه نتناول :

<sup>1</sup> - عبد الله اقصاصي، المرجع السابق، ص 43. ومثالها كأن يثبت الراكب أن باب القطار قد انفتح تلقائيا مما أدى إلى إصابته وسقوطه وإلا فإن مجرد السقوط لا يببرر الحكم له بالتعويض.

<sup>2</sup> - ابراهيم الدسوقي ابوالليل، المرجع السابق، ص 93.

<sup>3</sup> - إذا ظلت ظروف الحادث مجهولة وعجز الناقل عن تحديد سببه فإنه يكون مسؤولا كليا عن إخلاله بالتزامه التعاقدية.

<sup>4</sup> - ابراهيم الدسوقي ابوالليل، المرجع نفسه، ص 94.

## الفقرة الاولى : طبيعة مسؤولية الناقل بالمجان

تضاربت الآراء حول امكانية اعتبار العلاقة القائمة في اطار النقل بالمجان عقدا أم لا؟

## 1 . الطبيعة التعاقدية لمسؤولية الناقل بالمجان:

يكون النقل مجانيا عندما يقوم الناقل بنقل الراكب مجاملة بحتة. فليس كل نقل يتم دون مقابل أو أجر يكون مجانيا. بل مجرد وجود فائدة أو مصلحة للناقل من إجراء النقل تجعله نقلا مصلحيا، لا مجانيا. لذلك ينبغي لاعتبار النقل مجانيا أن يندم كل من عنصري النقل المتقدم ذكرهما وهما العنصر المادي المتمثل في المقابل أو الأجر والعنصر الذهني بأن يكون النقل قد تم بنية المجاملة البحتة من قبل الناقل دون أن يكون له مصلحة في ذلك<sup>1</sup>.

فذهب جانب من الفقه في فرنسا إلى القول بأن النقل بالمجان يقوم على أساس المسؤولية العقدية، فالمدين عليه أن ينفذ ما التزم به، ولا يمكنه التخلص من هذا الالتزام بإثبات السبب الاجنبي الذي أدى إلى وقوع الضرر، من هؤلاء الفقهاء من ذهب إلى القول بأن هذا العقد . عقد النقل . ينشئ على عاتق الناقل التزاما بضمان السلامة للمسافر ومن ثم يجب على الناقل ائصال الراكب إلى المكان الذي وعد بإيصاله إليه مجانا وليس له بعد أن وعد الراكب بنقله أن يوصله إلى مكان آخر مختلف عما تم الاتفاق عليه<sup>2</sup>.

هذا الرأي تعرض لنقد حاد من قبل الفقه، فالعقد كما يعرفه الفقه والقانون هو اتفاق إرادتين أو أكثر قصد إحداث أثر قانوني معين وهذا المعنى غير محقق في النقل المجاني فلم تتجه إرادة أي من طرفيه إلى التزام أحدهما بأداء ما تجاه الآخر<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - ابراهيم الدسوقي أبوالليل، المرجع السابق ، 107.

<sup>2</sup> - محمد علي عمران، المرجع السابق ، ص 47.

<sup>3</sup> - عقد النقل هو من عقود المعاوضة ومن ثم لا بد من التزام الراكب بأداء مقابل للناقل وبغير هذا المقابل لا يوجد عقد النقل.

بينما ذهب جانب آخر من الفقه بالدفاع عن المسؤولية التعاقدية للناقل المجاني واستند هذا الرأي إلى أن المجانية في ذاتها لا تمنع وجود العقد.

فالفارق بين النقل المجاني والنقل بمقابل هو عينه الفارق بين عقد البيع وعقد الهبة، ومع ذلك يوجد في الحالتين عقد وبتالي تكون المسؤولية تعاقدية<sup>1</sup>.

كما اختلف فقهاء آخرون حول طبيعة أنواع العقد في النقل بالمجان فهناك من اعتبره من عقود الخدمات وهناك من شبهه بعقد الوكالة<sup>2</sup> والبعض منهم اعتبروه عقد معاوضة إذا ما كانت للناقل مصلحة بالإضافة إلى التيار الذي اعتبره من العقود غير المسماة لما يتمتع به الأفراد من حرية في إنشاء العقود، إلا أن الرأي تعرض لعدة انتقادات على أساس أنه لا توجد نية في التعاقد في النقل المجاني<sup>3</sup>.

## 2. الطبيعة التقصيرية لمسؤولية الناقل بالمجان:

ذهب اتجاه من الفقه والقضاء إلى عدم إسناد فكرة مسؤولية الناقل بالمجان إلى فكرة العقد لأن نية التعاقد لا ترد بخلاف الطرفين مطلقا.

ولذلك يذهب الرأي الراجح إلى أن أساس مسؤولية الناقل بالمجان عما قد يصيب المسافرين من أضرار هو المسؤولية التقصيرية لا العقدية<sup>4</sup>.

فالناقل الذي يقبل بتأدية خدمة بنية المجاملة أو بدافع المروءة لا تتصرف النية لإرادته إلى ترتيب أي أثر قانوني. لكن إذا عجز الناقل عن متابعة السير لعطب ما حتى ولو كان يرجع لإهماله في صيانته لا يكون مسؤولا في مواجهة الراكب لأنه لم يلتزم إزاءه بإتمام

<sup>1</sup> - إبراهيم الدسوقي ابوالليل، المرجع السابق، ص 111.

<sup>2</sup> - النقد الموجه لهم هو أنه الوكالة لا تكون في التصرفات القانونية أما النقل فهو مجرد عملية مادية لا يصح الوكالة فيها.

<sup>3</sup> - زهوني نبيلة، المرجع السابق، ص 43.

<sup>4</sup> - محمد وحيد محمد علي، المرجع السابق، ص 21.

السفر. لكن إن ترك الراكب في طريق مقفر فإنه يكون مسؤولاً أمامه لأن سلوكه يعد خطأ تقصيرياً ومن ثمة تقوم مسؤولية الناقل على أساس المسؤولية التقصيرية<sup>1</sup>.

### 3 - أساس مسؤولية الناقل المجاني:

يرى جانب من الفقه ومؤيد من القضاء بأنه يجب على المضرور إثبات خطأ الناقل، إذا الخطأ المحقق الواجب للإثبات هو الذي يصلح أساساً لقيام مسؤولية الناقل بالمجان<sup>2</sup> فللراكب الحق في الرجوع على الناقل وفقاً للقواعد العامة في المسؤولية التقصيرية عن الأعمال الشخصية المنصوص عليها في المادة 1382<sup>3</sup> من القانون المدني الفرنسي بشرط أن يثبت خطأ الناقل ووجود علاقة سببية بينه وبين الضرر الذي أصاب الراكب.

فبالنسبة لوجوب إثبات خطأ الناقل بالمجان يرى البعض ضرورة أن يكون الخطأ جسيماً إذ تعتبر جسامته الخطأ لا يسأل الناقل بالمجان ذلك أن النقل بالمجان يقوم على فكرة تقبل المخاطر كما أن مجانية الخدمة تحول دون سؤال الناقل عن أخطائه اليسيرة<sup>4</sup>.

فالقضاء من قبل استند إلى فكرة ذات تطبيق عام في المسؤولية عن الأشياء، مفادها أن من يستعمل شيئاً استعمالاً مجانياً لا يمكنه الاستفادة من قواعد المسؤولية عن الأشياء. وهذا الموقف للقضاء استمر إلى قرابة 60 سنة إلى أن عدل موقفه بالحكم الشهير الصادر عن محكمة النقض في 1968.12.30 والذي أباح للمنقول مجاناً الاستناد على هذه

<sup>1</sup> - عبد الله اقصاوي، المرجع السابق، ص 50.

<sup>2</sup> - محمد وحيد محمد علي، المرجع السابق، ص 22.

<sup>3</sup> - art 1384 ( tout fait quelcom que de l'homme qui cause à autruit un dommage oblige celui par laquel il est arivé à la réparer)

<sup>4</sup> - محمد وحيد محمد علي، المرجع نفسه، ص 24.

المسؤولية إذا ما توافرت شروطها<sup>1</sup> أي تطبق أحكام المادة 1/1384 من ق.م.ف التي تؤدي إلى القول بالتزام الناقل بضمان سلامة المسافرين بالمجان سليما إلى جهة الوصول<sup>2</sup>.

ومع صدور التأمين الاجباري على السيارات سنة 1958 وبعد تعديل القضاء لحكمه الصادر في 1968 السالف الذكر، ساير المشرع الجزائري نهج الفكر الفرنسي من خلال تطبيق أحكام الامر رقم 15/74 الصادر في 1974.01.30 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض على الاضرار<sup>3</sup> على كل من أصابه ضررا سواء من جراء النقل بمقابل أم بالمجان، و هذا ما أكده القرار الصادر عن الغرفة المدنية للمحكمة العليا في 1982.01.20<sup>4</sup>.

وعليه إذا ما أصيب الراكب بالمجان بضرر أثناء تنفيذ عملية النقل لم يعد ملزما بإثبات خطأ الناقل، بل يكفي أن يثبت أن ضررا ما قد أصابه أثناء النقل وأن الشيء الذي سببه له هذا الضرر من الأشياء التي تتطلب حراستها عناية خاصة. ولا يستطيع الحارس (الناقل بالمجان) التخلص من المسؤولية إلا إذا أثبت السبب الأجنبي الذي أدى إلى حدوث الضرر<sup>5</sup>.

#### 4 . نظرة التشريعات الاخرى من طبيعة وأساس مسؤولية الناقل بالمجان:

سنتناول موقف كل من القانون الفرنسي والقانون المصري والقانون الجزائري من طبيعة وأساس مسؤولية الناقل بالمجان.

<sup>1</sup> - ابراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 112.

<sup>2</sup> - محمد عمران، المرجع السابق، ص 47.

<sup>3</sup> - المعدل والمتمم بالقانون رقم 31/88 المؤرخ في 19/07/1988 الجريدة الرسمية 29.

<sup>4</sup> - زهوني نبيلة، المرجع السابق، ص 45.

<sup>5</sup> - محمد وحيد محمد علي، المرجع السابق، ص 22.

## • في القانون الفرنسي :

المشعر الفرنسي لم يفرد للمسؤولية عن الأشياء أحكام خاصة باستثناء حالتها المسؤولية عن فعل الحيوان<sup>1</sup> والمسؤولية عن تهدم البناء<sup>2</sup>.

فالقضاء الفرنسي ظل يطبق أحكام المسؤولية التقصيرية حتى أوائل القرن 20 ووفقا لهذه الأحكام كان لزاما على المضرور أن يثبت خطأ الناقل والضرر الذي أصابه وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر وكان القضاء الفرنسي يعتبر مسؤولية الناقل وقت إذن تقصيرية لا عقدية. كما كان يرفض تطبيق قواعد المسؤولية الخاصة بنقل الاشياء على نقل الأشخاص بمقولة أن الأشياء ثابتة وغير متحركة. مما يسهل سيطرة الناقل عليها سيطرة تامة في حين أن المسافرين يتمتعون بقدر كبير من حرية الحركة مما يحول دون فرض الالتزام بضمان سلامتهم<sup>3</sup>.

غير انه ومع تطور الوسائل للنقل لجأ القضاء إلى تطبيق أحكام المادة 1/1384 من ق م ف التي تقضي بأن الشخص يكون مسؤولا ليس فقط عن الاضرار التي يحدثها بفعله الشخصي وإنما أيضا عن الأضرار التي يحدثها تابعيه أو الشيء الذي تحت حراسته<sup>4</sup>.

لذلك للتخلص من هذه المسؤولية مجرد إثبات بدل العناية بمعنى عدم ارتكاب الخطأ. هذا بالنسبة للمسؤولية عن فعل الأشياء الغير حية على حوادث النقل أما عن مسؤولية عن فعل الأشياء فإنها تفرض التزاما بتحقيق نتيجة للحارس بمعنى عدم اضرار الشيء بالغير<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> - المادة 1385 من ق م ف.

<sup>2</sup> - المادة 1386 من ق م ف.

<sup>3</sup> - محمد وحيد محمد علي، المرجع السابق، ص 28

<sup>4</sup> - يكفي فعل الشيء لتقوم مسؤولية حارسه دون الحاجة لإثبات خطأ الحارس من طرف المضرور.

<sup>5</sup> - عبد الله اقصاصي، المرجع السابق، ص 58.

فلكي يدفع الحارس أو الناقل مسؤولية إثبات أن السبب الأجنبي هو الذي أدى إلى حدوث الضرر<sup>1</sup>.

• في القانون المصري :

يعتبر النقل غير مجاني ولو كان دون أجر إذا كان الناقل محترفا<sup>2</sup> بمفهوم المخالفة إذا كان الناقل غير محترف وكان النقل دون أجر فهو نقل مجاني وتطبق عليه أحكام المسؤولية التقصيرية عن الأشياء الغير الحية.

• في القانون الجزائري :

نص في القانون المدني الجزائري بأن : " كل من يتولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير والرقابة يعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء ويعفى من هذه المسؤولية الحارس للشيء إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية أو عمل الغير أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة<sup>3</sup>.

وبناء على هذا النص يستطيع الراكب مجانا الرجوع بدعوى المسؤولية على الناقل دون أن يكلف بإثبات خطأ في جانب هذا الأخير والذي لا يستطيع التحلل من مسؤوليته إلا بإثبات سبب أجنبي لا يسند إليه<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - محمد وحيد محمد علي، المرجع السابق ، ص 29.

<sup>2</sup> - المادة 2/297 من ق ت م.

<sup>3</sup> - نص المادة 138 من ق م ج : "كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير، والرقابة يعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء. ويعفى من هذه المسؤولية الحارس للشيء إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية، أو عمل الغير، أو الحالة الطارئة، أو القوة القاهرة.

<sup>4</sup> - وقد قضت المحكمة العليا في الجزائر أنه من نص القانون على أن كل من تولى حراسة شيء اعتبر مسؤول عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء فإن الإعفاء من المسؤولية في مجال النقل لا يكون إلا بثبوت الاستثناءات المنصوص عليها في المادة 138 من ق م ج. دون التفرقة بين النقل بالمجان أو بالمقابل وعليه يكون هذا القرار قد ألغى التمييز بين عقد النقل والنقل بالمجان من حيث نوع المسؤولية الواجبة التطبيق وهو الذي استقر عليه القضاء الفرنسي من زمن.



## الفرع الثاني : مصدر الالتزام بضمان السلامة

كان مهد الالتزام بالسلامة في اطار العقد، غير أن حماية المستهلك اقتضت بالضرورة سن نصوص غيرت من طبيعة هذا الالتزام.

و عليه سنتناول أولاً العقد مصدر الالتزام، وثانيا القانون مصدر الالتزام بضمان السلامة وثالثا آثار الالتزام التعاقدى للالتزام ضمان السلامة.

### أولاً : العقد مصدر الالتزام بضمان السلامة

بالنظر للأحكام القضائية والتي كانت تعتبر التزام بالسلامة ذوطبيعة عقدية لكن مع التطور الحاصل في مجال النقل تعرض هذا الاعتبار للنقد.

### 1 . الطبيعة العقدية للالتزام بضمان السلامة:

إدخال الالتزام بضمان السلامة في العقود يستجيب لحاجة عالمية معاصرة في القانون المقارن<sup>1</sup>. فمنذ قضاء محكمة النقض الفرنسية سنة 1911 سعى الفقه إلى البحث عن تفسير لتبرير توسيع القضاء لمقتضيات العقد فهناك من قال " أن التبرير يستند إلى نصوص قانونية خاصة بمقتضيات المادة 1135<sup>2</sup> من القانون المدني الفرنسي، وهي التي أعطت أساس مرن وموسع للعقد". وهي المادة التي تقابلها المادة 107 من ق م ج والتي جاء فيها: " يجب تنفيذ العقد طبقا لما اشتمل عليه وبحسن نية ولا يقتصر العقد على التزام المتعاقد بما ورد فيه فحسب بل يتناول أيضا ما هو من مستلزماته وفقا للقانون والعرف والعدالة حسب طبيعة الالتزام<sup>3</sup>".

<sup>1</sup> - Y.LAMBERT-FAIVRE. « Fondement et régime de l'obligation de sécurité ».D1994. chr.81.

<sup>2</sup>- في معنى مضمون المادة 1135 من ق م ج ف هوانها نصت على أن الاتفاقات لا تكون ملزمة فقط بكل ما تم التعبير عنه فيها. إنما تشمل أيضا ملحقات أو مستلزمات التي تفرضها العدالة والعرف والقانون طبقا لطبيعة الالتزام.

<sup>3</sup>- موافي بناني أحمد، المرجع السابق،ص 421.

وطبقا للمادة 2/148 من ق م م فإنه : " لا يقتصر العقد على التزام المتعاقد بما ورد فيه ولكن يتناول أيضا ما هو من مستلزماته وفقا للقانون والعرف والعدالة بحسب طبيعة الالتزام<sup>1</sup> "

فطبقا للمادة 1156 من ق م ف<sup>2</sup> فإنه يجب الرجوع إلى النية المشتركة للمتعاقدين للبحث فيها عن الإرادة المحتملة *volonté probable* والتي تمثل أساسا للالتزام بضمان السلامة، غير أن هذا الأساس مشكوك فيه لأنه يقوم على التحكم والتخميم في تفسير إرادة المتعاقدين على نحو لا يصادف الواقع، وأنه يحتوي على جانب كبير من التحكم في البحث بكل الوسائل عن اخراج التزام إرادي غير معبر عنه فلا يمكن افتراض أن المدين قد قصد الالتزام بضمان السلامة خاصة عندما يكون الالتزام بتحقيق نتيجة وحتى مع افتراض الضرور عد أنه دائما بهذا الالتزام، فمن غير المعقول أن تكون إرادتا الطرفين متطابقتين حول هذا الأمر<sup>3</sup>.

فالقضاء استخلص التزام الناقل بضمان سلامة الركاب، وإصباح الصفة التعاقدية على هذا الالتزام. لما في ذلك من حماية لمصالح الركاب إلا أننا نعترف بأن القضاء استند في ذلك ليس على الإرادة الضمنية للأطراف فقط كما قيل وإنما إلى فكرة العدالة التي

<sup>1</sup> - للتفرقة بين الالتزام بتحقيق نتيجة والالتزام ببذل عناية تجد مجالها في المسؤولية التعاقدية، ولما كانت الالتزامات التعاقدية تنقسم من حيث المحل إلى التزام بعمل والالتزام بالامتناع عن عمل والتزام بإعطاء. فإن التفرقة لا تنطبق على كل نوع من هذه الالتزامات الثلاثة. فالالتزام بالامتناع عن عمل والالتزام بإعطاء يكونان دوما التزامات بتحقيق نتيجة، أما الالتزام بعمل فهي التي تنطبق عليها التفرقة السابقة، ومن بين هذه الالتزامات الالتزام بضمان السلامة في عقود أداء الخدمات. عبد الله اقصاصي، المرجع السابق، 243.

<sup>2</sup> - Art 1156 de code Civil Français Stipule que : « On doit dans les conventions rechercher quelle a été la commune intentions des parties contractantes plutôt que s'arrêter au sens littéral des termes ».

<sup>3</sup> - سلامي ليندة، المرجع السابق، ص 49.

تتطلب تفسير العقود وتحديد مضمونها لا بالارتكاز على ما ورد فيها فقط وأيضاً بالاعتداد بما هو من مستلزماتها بحسب طبيعة الالتزامات الأصلية وما يستوجبه من تنفيذ<sup>1</sup>.

فالأخذ بالالتزام بضمان السلامة جاء أساساً لمصلحة الضحايا فالأمر يتعلق في الأصل بمنح المسافرين تعويضاً عن الإصابات الجسدية. في وقت لم تكن فيه المسؤولية التقصيرية تمنحهم ذلك. فالالتزام بضمان السلامة يمثل إذن وسيلة عادلة لحماية المتعاقدين المعرضين إلى مخاطر الأضرار والمحرومين من دعوة فعالة في المجال التقصيري، فهوازن إجراء فني استعمل من قبل القضاء بهدف تحسين وضع المتضررين<sup>2</sup>.

فالمشرع الجزائري بعد مسيرته للفقهاء والقضاء نص على الالتزام بضمان السلامة من خلال المادة 62 من ق ت أي وجد هذا الالتزام أساسه القانوني.

#### أ. الطبيعة التبعية أو الجوهريّة للالتزام بضمان السلامة:

أصبح في عقود الأذعان<sup>3</sup> تنشأ التزامات تبعية، والتي منها الالتزام بضمان السلامة. فهذا الالتزام وإن كان ينشأ منذ إبرام العقد فإنه تبعي أوثانوي، يرتبط في تنفيذه وانقضائه بتنفيذ الالتزام الأصلي في العقد. فإذن الالتزام بضمان السلامة هو التزام تبعي<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - ابراهيم الدسوقي ابوالليل، المرجع السابق، ص 270.

فبالنسبة لفترة تنفيذ العقد للناقل البحري فإن التزامه بضمان السلامة يكون على أساس تعاقدية مستمد من عقد النقل بين الركاب والناقل يبدأ من الصعود إلى وسيلة النقل وحتى لحظة نزوله منها. لكن خارج تنفيذ النقل ينتفي الالتزام التعاقدية لكن يسأل في حالة الضرر على أساس مسؤولية المدنية والتي تتطلب إثبات الخطأ. فهنا يكون التزام الناقل التزام بيقظة والتبصير أي مجرد التزام بوسيلة. ابراهيم الدسوقي ابوالليل، المرجع نفسه، ص 271.

<sup>2</sup> - عبد الله اقصاصي، المرجع السابق، ص 283.

<sup>3</sup> - G.VINEY. traité de droit civil . introduction à la responsabilité. op . cit. n 168. P 286.

<sup>4</sup> - فايد عبد الفتاح فايد، المرجع السابق، ص 46.

لكن هذا القول بتبعية التزام ضمان السلامة تعرض للنقد لأن الفقه يراه التزام جوهرى<sup>1</sup>. فطبقا لمحكمة النقض الفرنسية أن : الناقل يقع عليه التزام بإيصال المسافر إلى وجهته المقصودة وأيضا أكون معافى وسليما من أي ضرر<sup>2</sup>.

وبهذا يكون الالتزام بالنقل التزام جوهرى فإن الالتزام بضمان السلامة يصبح هو الآخر التزاما جوهرى فإن الالتزام بضمان السلامة يصبح هو الآخر التزاما جوهريا لان الاخلال بهذا الأخير يعتبر اخلال بالالتزام بالنقل بذاته. وخالصة لذلك يحظر شروط الإعفاء من المسؤولية عن الضرر الذي يصيب المسافر في جسده اي نتيجة الاخلال بالتزام ضمان السلامة وهي نتيجة لا تستقيم إلا مع التقرير بجوهرية الالتزام بضمان السلامة<sup>3</sup>.

## 2 . تقدير الطبيعة العقدية للالتزام بضمان السلامة:

أنشئ القضاء الالتزام بضمان السلامة حماية للطرف الضعيف المضرور . فالقضاء كان يرى في الالتزام بضمان السلامة التزاما ببذل غاية اوبوسيلة، الأمر الذي يجعل المضرور يثبت خطأ الناقل، مما يؤدي إلى انكماش الالتزام العقدي بضمان السلامة.

غير أنه مع بداية الثمانينيات بدأ المشرع ينص على مسألة أمن وسلامة المنتجات و الخدمات<sup>4</sup>، والذي نجده في قانون الاستهلاك الجزائري، وبهذا يكون القانون مصدر لهذا الالتزام بضمان السلامة.

## ثانيا : القانون مصدر الالتزام بضمان السلامة

أقر المشرع نصوصا لحماية المستهلك وبالتحديد ضمان سلامته بحيث جعله التزاما قانونيا. يفرض في كل العقود التي يكون أحد طرفيها مهنيا محترفا.

<sup>1</sup> - صالح ناصر العنبي، فكرة الجوهرية في العلاقة العقدية، دراسة مقارنة، الطبعة الاولى، 2001، ص 176.

<sup>2</sup> - المعزوز بكاي، المرجع السابق، ص 27.

<sup>3</sup> - فايد عبد الفتاح فايد، المرجع السابق، ص 47.

<sup>4</sup> - فايد عبد الفتاح فايد، المرجع نفسه، ص 48.

وفي تناول القانون كمصدر للالتزام بضمان السلامة، نرى من المناسب أن نبين الموقف في قانون الاستهلاك من الالتزام بضمان السلامة<sup>1</sup>.

### 1 . الالتزام العام بضمان السلامة في قانون الاستهلاك:

بالنظر لتقنين الاستهلاك الفرنسي، نجد أن المشرع الفرنسي فرض التزاما بضمان السلامة في المنتجات والخدمات<sup>2</sup>.

أما في مصر فقد زاد قانون حماية المستهلك رقم 67 لسنة 2006 من قيمة مبدأ وجود التزام بالسلامة على عاتق المهني، إذ جعله حقا من حقوق المستهلك الأساسية التي يحظر الاخلال بها<sup>3</sup>.

بينما المشرع الجزائري قرر هذا التزام والقاء على عاتق المهني وكرسه في قوانين حماية المستهلك بدءا من قانون 89 . 02 المتعلق بالأحكام العامة لحماية المستهلك والملغى بموجب القانون 09 . 03 المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش والذي أقر حقوق المستهلك التي من بينها السلامة.

ولبيان هذا نتناول طبيعة الالتزام بضمان السلامة في قانون الاستهلاك وأيضا مقارنة بين الالتزام القانوني والالتزام العقدي للالتزام بضمان السلامة.

<sup>1</sup> - فايد عبد الفتاح فايد، المرجع السابق، ص 49.

<sup>2</sup> - Art L 221/1 du code de la consommation : Les produits et les services doivent dans des conditions normales d'utilisation ou dans d'autres conditions raisonnablement prévisibles par le professionnel ,présent la sécurité à la quelle on peut légitimement s'attendre et ne pas porter atteinte à la santé des personnes.

<sup>3</sup> - فايد عبد الفتاح فايد، المرجع نفسه ، ص 50.

## أ . طبيعة الالتزام بضمان السلامة في قانون الاستهلاك:

لقيام الالتزام بضمان السلامة، بصفة عامة يجب أن تعتبر أنه في كل العقود التي تتضمن أداء خدمات، يوجد التزام على عاتق مقدم الخدمات بألا يسبب أضرار جسدية للأشخاص المستفيدين منها وبالخاصين لحراسته<sup>1</sup>.

وعليه لا يتولد هذا الالتزام في العقود التي لا تولده على عاتق المدين وفي هذه الحالة يكون من الشك وجود التزام تعاقدي بضمان السلامة يقع على عاتق المدين<sup>2</sup>.

فإذا كان التزام المنتج أو مقدم الخدمة بضمان السلامة هوالتزام بتحقيق نتيجة. فالمتدخل أوالمحترف هنا ملزم بضمان السلامة، دون أن يكون له الحق في إثبات أنه بدل العناية اللازمة.

أما إذا كان التزام مقدم الخدمة بذل عناية،عندها يثبت فقط المستهلك أوالمسافر خطأ الناقل أوالمتدخل، المتمثل في عدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة ولم ينتبه ويتيقظ لها<sup>3</sup>.

وبناء على ذلك، تبقى السلطة التقديرية للمحاكم في تحديد الالتزام إذا كان تحقيق نتيجة أم بذل عناية.

## ب . مقارنة بين الالتزام العقدي والالتزام القانوني للالتزام بضمان السلامة:

هل الالتزام بضمان السلامة الذي اخترعه القضاء هو تكرار للالتزام بضمان السلامة المنصوص عليه قانونا؟

<sup>1</sup> - de manière générale ,on doit conciderer que dans tous les contrats offrant une prestation de services,il y'a obligation pour le prestataire de ne pas occasionner de domamages corporels aux personnes placées sous sa garde. N.RZEPECKI.droit de la consommation et la théorie général du centrat.n 163.p147.

<sup>2</sup> - فايد عبد الفتاح فايد، المرجع السابق ، ص53.

<sup>3</sup> - بطيمي حسين،غزالي نصيرة، طبيعة وأساس الالتزام بضمان السلامة،مجلة الحقوق والعلوم السياسية،جامعة عمار التليجي،الاغواط، الجزائر، العدد 13، مارس، 2017، ص 67.66.

رغم تشكيك بعض الفقهاء الفرنسيين في الأساس الذي تقوم عليه المادة L221/1 السالفة الذكر من التقنين الفرنسي للاستهلاك، وقولهم أنها تعطي فقط مبدأ وليس أساس تقوم عليه الدعوى ضد مقدم الخدمة.

إنما تلتزم المحاكم للفصل في هذه الدعاوى اللجوء إلى الأحكام العقدية أوالتقصيرية للمسؤولية لتقدير نظام التعويض، غير أنه أسست دعاوى مرفوعة ضد المتدخلين، أو مقدمي الخدمة على أساس المادة L221/1.

فاعتبار الالتزام بضمان السلامة على أنه التزام قانوني يحقق أهمية تتمثل في :

- نقادي النقد الموجه إلى الاساس التعاقدى للالتزام بضمان السلامة، والدليل على هذا تغيرات الفقه عن الصفة التعاقدية لهذا الالتزام<sup>1</sup>.
- الالتزام بضمان السلامة لا يكون إلا حيث يتعين على المدين به تحقيق نتيجة معينة، وبعبارة أخرى لا يكون الالتزام بالسلامة وجود . وفقا للمعنى المحدد للالتزام بضمان السلامة . حيث يتعين على المدين بالالتزام السلامة مجرد بذل العناية الكافية<sup>2</sup>. فوجود النص القانوني يقرر ضمان السلامة للمستهلك ويجزم في طبيعة هذا الالتزام.
- الالتزام بضمان السلامة ليس التزاما ببذل عناية، بل هو أكثر حتى نعفي المستهلك من إثبات العبء<sup>3</sup>. بمعنى نقل عبء الإثبات من على عاتق مستهلك الخدمة أو السلعة والإلقاء به على عاتق المهني وهذا يبدون نتيجة منطقية للتحويل الحاصل في طبيعة الالتزام بضمان السلامة<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - فايد عبد الفتاح فايد، المرجع السابق، ص 54.

<sup>2</sup> - محمد علي عمران، المرجع السابق، ص 198.

<sup>3</sup> - بطيمي حسين، غزالي نصيرة، المرجع السابق، ص 68.

<sup>4</sup> - فايد عبد الفتاح فايد، المرجع نفسه ، ص 55.

ثالثا: آثار الأساس التعاقدى للالتزام بضمان السلامة

من أجل تقديم آثار الالتزام بضمان السلامة سواء الحسنة أو الضارة<sup>1</sup> ، سنتناول مايلي:

### 1 . مزايا الأساس التعاقدى للالتزام بضمان السلامة:

الحماية الفعالة للمضرورين جعلت من الالتزام التعاقدى بضمان السلامة فعالا مقارنة مع قواعد المسؤولية التقصيرية. وهذا ما كان دافعا رئيسيا لنشأة هذا الالتزام، وأيضا تحقيقه لقدر معقول من التوازن في العلاقة بين طرفي العقد.

#### أ. حماية المتضررين:

ظهرت فعالية الالتزام بضمان السلامة من دون شك في نقل الأشخاص لأنه سمح بتبرير مسؤولية الناقل دون أن يكون المضرور مكلفا بتقديم إثبات آخر غير الحادث والضرر<sup>2</sup> الذي يسببه له.

هذه الميزة تحقق لكل مضرور يجوز له التمسك بهذا الالتزام كالاتزام بتحقيق نتيجة إذ أنه في الفروض التي يتم الأخذ فيها بهذا التكييف بشكل خاص في عقد النقل وفي بعض العقود الأخرى<sup>3</sup>، فإن المضرور يستفيد من حماية كافية على الأقل أثناء تنفيذ الأداء الجوهري للعقد<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - ميراد ابراهيم، المرجع السابق، ص 106.

<sup>2</sup> - إنها وضعية أكثر فائدة من تلك التي كان يحظى بها المضرور غير المتعاقد من حادث تسبب الشيء في وقوعه، لأن المدعي لم يكن له أنذاك الاحتماء بالمسؤولية التقصيرية عن فعل الأشياء بالصورة التي وصلت إليها الآن. عبدالله اقصاصي المرجع السابق، ص 290.

<sup>3</sup> - مثل عقد حضانة الأطفال.

<sup>4</sup> - عبد الله أقصاصي، المرجع نفسه، ص 290.



## ب . إقامة التوازن في العلاقة بين طرفي العقد :

إلى جانب ما سبق ذكره حول حماية المتضررين فإن الالتزام التعاقدى للالتزام بضمان السلامة يقدم ميزة أخرى تتمثل في إضفاء بعض المرونة في مضمون الالتزام مما يسمح ببيان نظام المسؤولية بالنظر إلى طبيعة العقد والمصالح المحمية وهوما يؤدي في النهاية إلى تحقيق قدر معقول من التوازن بين طرفي العقد<sup>1</sup>.

فالالتزامات التعاقدية تنقسم إلى التزام ببذل عناية والذي يحكم نظام المسؤولية القائمة على الخطأ الواجب الإثبات والالتزام بتحقيق نتيجة الذي تقوم عليه المسؤولية المفترضة. وقد أضاف القضاء الفرنسي التزام آخر يتوسط هذين النوعين وهو: الالتزام ببذل عناية مشدد أوبتحقيق نتيجة مخففة والذي يعطي المجال لقيام المسؤولية القائمة على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس<sup>2</sup>.

وعليه الأساس التعاقدى للالتزام بضمان السلامة يؤدي إلى التوفيق بين المصالح المتعارضة لطرفي العقد<sup>3</sup>.

## 2 . عيوب الأساس التعاقدى للالتزام بضمان السلامة:

في البداية نجد أن مبدأ الرضائية في إبرام العقود الذي يقضي بأن العقد ينعقد بمجرد التعبير عن إرادتين متطابقتين، يؤدي أحيانا وفي بعض المواقف إلى الشكوك حول معرفة ما إذا كان العقد موجودا لتكون المسؤولية عقدية أم غير موجود لتكون المسؤولية تقصيرية<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - عبد الله أقصاصي، المرجع السابق، ص 292.

<sup>2</sup> - ميراد ابراهيم، المرجع السابق، ص 107.

<sup>3</sup> - يقول HUET : « أن المصلحة في الالتزامات 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 الاضرار التي تصيب الاشخاص والأموال ».

<sup>4</sup> - عبد الله أقصاصي، المرجع نفسه، ص 294.

وقد أثرت هذه المسألة بخصوص الخدمات المجانية وحوادث المحلات التجارية<sup>1</sup>.

ظهر اتجاه فقهي بزعامة Patrice Jourdain يدعو إلى إلغاء الالتزام التعاقدية بضمان السلامة من حيث المبدأ. وذلك لأن هذا الالتزام يبقى عديم الفائدة حتى ولو تخفف طابعه الاصطناعي، كما هو الحال في عقد نقل الأشخاص. وأشار البعض الآخر إلى أن حلول مبادئ المسؤولية التقصيرية تلقائياً محل مبادئ المسؤولية التعاقدية أفعاليتها في حماية المضرورين إنما يكشف بوضوح أن الالتزام بضمان السلامة لا ينشأ في الحقيقة عن العقد، وإنما هو ترجمة في العلاقات بين المتعاقدين للقاعدة العامة للحذر الموجودة في العلاقات بين الأفراد والتي يكون جزؤها خارج العلاقات التعاقدية، المسؤولية التقصيرية<sup>2</sup>.

وبناء على ما سبق، فإنه لا مجال لتحميل المدين بعبء التزام ثانوي وهو السهر على سلامة الغير. مادام هذا الأخير يقوم قانوناً على عاتق كل فرد فإذا كان هناك واجب عام بعدم الإضرار بسلامة الغير، فإن الإخلال بهذا الواجب يقيم المسؤولية التقصيرية بالضرورة لمرتكبيه ولا مجال هنا للتمييز بحسب ما إذا كان محدث الضرر يرتبط بعقد مع المضرور أم لا وإيضاً ما إذا كان الإخلال وقع وقت إبرام العقد فتكون مسؤولية تقصيرية أو وقت التنفيذ للعقد فتكون مسؤولية عقدية<sup>3</sup>.

فقد يجد الراكب نفسه في بعض الحالات من الأفضل له ترك قواعد المسؤولية التعاقدية للناقل، المترتبة على مخالفة الالتزام بالسلامة واختيار قواعد المسؤولية التقصيرية

<sup>1</sup> - ففي مجال الخدمات المجانية لا تكون فيه للناقل أية مصلحة ولا يجني منه فائدة بل يقوم به مجاملة لصديق أو مروة منه لآخر ليكون النقل تفصيلياً بحتاً، فقد اختلف الفقه الفرنسي حول تكييف العلاقة بين الناقل والراكب في اتجاهين أحدهما يرى أنها عقدية والآخر وهو الراجح يرى أنها غير عقدية. أما بالنسبة لحوادث المحلات التجارية فالقضاء الفرنسي ذهب إلى إقرار وجود عقد غير مسمى يقوم بين صاحبي المحل وعمله ينشأ عنه التزاماً عقدياً بضمان السلامة محله بدل عناية. عبد الله اقصاصي، المرجع السابق، ص 297.

<sup>2</sup> - ميراد ابراهيم، المرجع السابق، ص 110.

<sup>3</sup> - عبد الله اقصاصي، المرجع نفسه، ص 294.

والتي يحصل وفقا لها على تعويض كل الأضرار التي لحقت به ولا تصح فيها شروط الإغفاء من المسؤولية<sup>1</sup>.

فإعمال مبدأ عدم جواز الخيرة بين المسؤوليتين الغرض منه حماية الحرية التعاقدية وبالتالي حماية التوازن العقدي. فهذا المبدأ يكون له مبرر تماما عندما يكون الضرر الذي يشكومنه الدائن ناجما عن عدم تنفيذ التزام عقدي، في مقابل ذلك يصبح المبدأ صعب التبرير عندما يكون الضرر الذي يشكوم منه الدائن ناجما عن الاخلال بالالتزام بضمان السلامة، الذي يعد في حقيقته واجبا عاما في السلوك ارتبط عرضا بالعقد<sup>2</sup>.

فالفقه والقضاء الفرنسي يتجه في مجموعه نحورفض الخيرة بين المسؤوليتين<sup>3</sup>.

فقد قررت محكمة النقض الفرنسية بكل وضوح انه عندما تجتمع شروط المسؤولية التعاقدية وشروط المسؤولية التقصيرية لا يستطيع المضرور الاستناد إلى قواعد المسؤولية التقصيرية حتى ولو كان له فائدة في ذلك<sup>4</sup>.

### المبحث الثاني: الحماية عن طريق المعلومات

إن الحق في المعرفة أوالحق في الإعلام يشكل واحدا من أهم الدعامات التي تشكل نسيج أية سياسة ناجحة تهدف إلى حماية المستهلك لذا يعد من أهم المبادئ الحمائية المقررة لحماية المستهلك بدءا من المرحلة السابقة للتعافد إلى مرحلة الإبرام.

<sup>1</sup> - ابراهيم الدسوقي ابوالليل، المرجع السابق، ص272.

<sup>2</sup> - عبد الله اقصاصي، المرجع نفسه ، ص 325.

<sup>3</sup> - غير أنه يوجد رأي آخر وهوامكانية الخيرة بين المسؤوليتين في بعض الحالات مثل عدم تنفيذ العقد الناشئ عن جريمة جنائية أوخطأ جسيم من المدين فإنه يمكن إعمال المسؤولية التقصيرية، أوإذا كان الفعل مخالف للالتزام العقدي فيكون المجال لإعمال المسؤولية التعاقدية.

<sup>4</sup> - ابراهيم الدسوقي ابوالليل، المرجع السابق، ص274.

فمقدم الخدمة يقع عليه التزام بالسلامة لتحقيق الأمن للمستهلك وهذا قد سلف ذكره وعليه نطرح التساؤل: هل يتشابه الالتزام بضمان السلامة مع الالتزام بالإعلام؟ وللاجابة على هذا الاشكال تناولنا المطلب الاول: المقصود بإعلام المستهلك ومضمونه قبل التعاقد (المطلب الأول) الالتزام بالإعلام أو الإفصاح والحماية ضد العراقيل التي تواجهه (المطلب الثاني).

### المطلب الأول: المقصود بإعلام المستهلك ومضمونه قبل التعاقد

إن أول من تطرق إلى فكرة الالتزام بالإعلام في عقود الاستهلاك هو القضاء كما نجد أيضا أن الفقه أولى لهذا الموضوع أهمية كبيرة.

يمكن القول أننا اليوم محظوظين لأن الالتزام بالإعلام من أكثر المواضيع اهتماما وعناية لدى الفقهاء والمشرعين، عكس الفقيه الفرنسي الذي لم يجد سوى الاجتهادات القضائية وقواعد القانون المدني وبذلك تناولنا في الفرع الأول المقصود بالالتزام إعلام المستهلك وفي الفرع الثاني مضمون الإلتزام بالإعلام قبل التعاقد.

### الفرع الأول: المقصود بإعلام المستهلك

سنقوم بالتطرق إلى مفهوم الالتزام بالإعلام (أولا) وتمييز الالتزام بالإعلام قبل التعاقد عن الالتزامات المشابهة له (ثانيا) والمقارنة بين الالتزام بضمان السلامة والالتزام بالإعلام (ثالثا).

#### أولا: مفهوم الالتزام بالإعلام

البائع المحترف المتخصص ألقى على عاتقه التزام يتمثل في واجب إعلام المستهلك بكل البيانات المتعلقة بالمنتج أو الخدمة وهذا مرتبط بحماية المستهلك<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - زاهية حورية سي يوسف، الواضح في عقد البيع، دراسة مقارنة، دار همومه، 2012 ص 264.

فقد أصبح الالتزام بالإعلام من أهم الوسائل المقررة لحماية المستهلك وذلك بدءا من المرحلة السابقة للتعاقد إلى مرحلة إبرام العقد، فنجد المشرع الجزائري نص عليه في الفصل الخامس من قانون 09 . 03 تحت عنوان الزامية إعلام المستهلك في المادتين 18<sup>1</sup> ورغم هذه العناية التي أبدتها التشريعات إلا أن الفقه مازال مختلف في مسألة تعريفه.

### 1. تعريف الالتزام بالإعلام:

يعد الالتزام من تجليات القواعد الأخلاقية التي ارتقت إلى مستوى القاعدة القانونية رغبة في حماية المتعاقدين. فهو التزام المدين بنقل بيانات معينة إلى الدائن تتعلق بالشئ محل التعاقد أو بمكونات العقد ذاته<sup>2</sup>.

ويؤدي الوفاء بهذا الالتزام إلى السماح للمستهلك البدء في إبرام العقد وهو على علم بحقيقة التعاقد والبيانات التفصيلية المتعلقة بأركانه وشروطه ومدى ملاءمتها للغرض الذي يريده المتعاقد<sup>3</sup>. بينما البعض الآخر يعتبره واجب ضمني، أوجده القضاء والذي بمقتضاه يلتزم الطرف الأكثر خبرة والأفضل معرفة بإبلاغ الطرف الآخر بالبيانات المتعلقة بمحل العقد أو موضوعه<sup>4</sup>.

غير أن الفقه في الجزائر لم يحاول أن يضع نظرية عامة للالتزام بالإعلام كالتزام مستقل بذاته عن القواعد التقليدية المعول عليها في العقود رغم أهمية هذا المبدأ على

<sup>1</sup> - قانون رقم 09 . 03 المؤرخ في 25 فبراير 2009، متعلق بحماية المستهلك وقمع الغش، ج ر 15 صادر في 08 . 03 . 2009، مع الإشارة أن هذا القانون عدل بموجب القانون رقم 18 . 09 المؤرخ في 25 رمضان 1439 الموافق ل 10 يونيو 2018 ج ر 35 .

<sup>2</sup> - رضوان الحيا، حماية المستهلك من خلال فرض الالتزام بالإعلام، مقالة منشورة على الرابط التالي:

[www.Platform.Almanhal.com](http://www.Platform.Almanhal.com)

<sup>3</sup> - عبد المنعم موسى إبراهيم، حماية المستهلك، ط 1، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان 2007، ص 367.

<sup>4</sup> - زاهية حورية سي يوسف، المرجع السابق، ص 266.

المستوى العملي وما قد يوفره من حماية للطرف الضعيف في العقد بسبب نظرية عيوب الإرادة عن تحقيق الحماية المطلوبة للتراضي<sup>1</sup>.

فقد كان يحيل المشرع الجزائري في التعاملات إلى القواعد العامة المتعلقة بعيوب الخفية أو عيوب الإرادة أو العلم الكافي. وكاستثناء في بعض المرات كان ينص صراحة على الالتزام بالإعلام في بعض أنواع العقود كعقد التأمين مثلا<sup>2</sup>.

غير أن هذا الوضع اختلف لما أقر المشرع الالتزام بالإعلام كحق للمستهلك وذلك بصدور القانون رقم 89 . 02 لحماية المستهلك الملغى، وبالتحديد من خلال المادة الرابعة منه التي تنص على أنه : تكيف العناصر المنصوص عليها في المادة الثالثة من هذا القانون حسب طبيعة وصف المنتج و/ أو الخدمة بالنظر للخصوصيات التي تميزه والتي يجب أن يعلم بها المستهلك حسب ما تتطلبه البضاعة المعنية. إلى جانب الإشارة إليه في العديد من المراسيم التنفيذية<sup>3</sup>.

ليؤكد على هذا الالتزام في قانون حماية المستهلك وقمع الغش بمقتضى المادتين 17 و18 بقوله في المادة 17 : " يجب على كل متدخل أن يعلم المستهلك بكل المعلومات المتعلقة بالمنتج الذي يضعه للاستهلاك بواسطة الوسم أوبأية وسيلة اخرى " وعليه يلزم

<sup>1</sup> - سعاد نويري، الالتزام بإعلام المستهلك في التشريع الجزائري، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، العدد الثامن، جانفي، 2016، ص 224.

<sup>2</sup> - الأمر 95 . 07 المؤرخ في 25 يناير 1995 المعدل والمتمم بالقانون 04 . 06 المؤرخ في 20 فبراير 2006 المتضمن قانون التأمينات بالتحديد المادة 15.

<sup>3</sup> - المرسوم التنفيذي رقم 90 . 366 المؤرخ في 10 نوفمبر 1990 المتعلق بوسم المنتوجات المنزلية الغير الغذائية وعرضها، ج ر 50 الصادر في 21 نوفمبر 1990، والمرسوم التنفيذي رقم 90 . 376 المؤرخ في 10 نوفمبر 1990 المتعلق بوسم السلع الغذائية وعرضها، ج ر 50.

المشرع الجزائري ما اصطلح عليه بالمتدخل بإعلام المستهلك بكل المعلومات والبيانات التي من شأنها أن تبصره على الإقدام للتعاقد<sup>1</sup>.

ذلك لأن المنتج أو الناقل يعتبران محترfan وطرفان قويان في العقد يتحتم عليهما اتجاه المستهلك الإدلاء بالمعلومات التي تجنبه الأضرار الناجمة عن عدم خبرته.

وتحديد البيانات والمعلومات التي يجب الإفضاء بها يبرر لنا الهدف من وراء الالتزام بالإعلام في إطار العلاقات العقدية وذلك على اعتبار أن هذا الالتزام ليس غاية في حد ذاته. وإنما هو وسيلة لتحقيق غاية معينة وهي القضاء على الاختلال للتوازن المعرفي بين الطرفين في المرحلة السابقة على التعاقد.

ومن ثمة فإن موضوعه يتحدد بالبيانات والمعلومات التي يؤدي العلم بها إلى تحقيق هذه الغاية، إذن من المؤكد أنه لا يمكن أن تلزم أحد الطرفين بالإفضاء لقرينة بكافة الأمور المتعلقة بالعقد أيا كان مداها أوصلتها بموضوع التعاقد<sup>2</sup>.

## 2 . طبيعة الالتزام بالإعلام :

أصبح المستهلك بأمس الحاجة إلى إعلامه بمختلف المعلومات حول المنتج أو الخدمة. وما يهمننا هو المستهلك لخدمة النقل البحري الذي هو محل للدراسة وذلك وذلك لحماية رضا المستهلك المستتير والواعي في عقود مع المنتج أو الناقل في النقل البحري. والإخلال بالالتزام بالإعلام يؤدي إلى الإضرار بالمستهلك فهو يهدف إلى تحقيق سلامة

<sup>1</sup> مصطفى أبو منذر موسى، دور العلم بالبيانات عند تكوين العلاقة العقدية، رسالة دكتوراه كلية الحقوق، جامعة القاهرة 2000، ص 197.

<sup>2</sup> - وهذا الأمر عبرت عنه الأستاذة Muriel بقولها :

il est certain que l'on ne peut obliger un contractant à informer sur tout les éléments relatifs à ce contrat. ou encore sur tout les éléments sout. il a connaissance. MURIEL.FABRE- M GNAN. de l'obligation d'information dans les contrats. Préfaces.J.Ghestin. L. G. D. J 1992. p 122.

المستهلك نفسه من الوقوع في أضرار مادية أو جسدية له<sup>1</sup>. لذا يثور التساؤل حول التكييف القانوني لواجب الإعلام، هل هو عقدي أم تقصيري؟ وعليه للإجابة على التساؤل نستعرض رأيين أحدهما يرى أنه ذو طبيعة عقدية والآخر ينكر صفة العقد عليه. وذلك وفقا لما يلي :

#### أ . الالتزام بالإعلام ذو طبيعة عقدية:

يرى أصحاب هذا الرأي أن الإلتزام بالتعاقد ذي طبيعة عقدية مستندي في رأيهم إلى نظرية الخطأ في تكوين العقد الذي تعطي دورها الصفة العقدية للالتزام التي تسبق العقد وذلك على فرض وجود عقد كعقد ضمان لطرف التعاقد الأصلي يسبق العقد الذي سيبرم لاحقا وأن الإلتزامات التي تسبق التعاقد الأصلي تغير أثر الأخطاء التي تقع نتيجة إبرام العقد الأصلي وبرر هذا الاتجاه رأيه بأن تحقيق حماية قانونية للمستهلك لا بد أن تؤثر الطبيعة العقدية على واجب الإعلام للاستفادة من قواعد الإثبات المعتمدة في مجال المسؤولية العقدية التي تقرر مسؤولية البائع لمجرد إثبات المستهلك عند تنفيذه لواجبه بالإعلام<sup>2</sup>.

#### ب . الإلتزام بالإعلام ذو طبيعة تقصيرية:

واجب الإعلام ذو طبيعة تقصيرية فمن غير المعقول أن يسبق الفرع وجود الأصل بمعنى لا يمكن لا وجود للالتزام قبل وجود مصدره. فالعقد المنشئ للالتزام لم يبرم بعد فلا

<sup>1</sup> - المادة 19 من القانون 09 . 03 المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش بالتحديد الباب السادس المصالح المادية والمعنوية للمستهلكين حيث تقول : (يجب أن لا تمس الخدمة المقدمة للمستهلك بمصلحته المادية وأن لا تسبب له ضررا معنويا). غير أنه بعد التعديل أصبح نصها كالاتي : ( يجب أن لا يمس المنتج المقدم للمستهلك بمصلحته المادية، وأن لا يسبب له ضررا معنويا. العدول هو حق المستهلك فيا التراجع عن اقتناء منتج مادون وجه سبب. للمستهلك الحق في العدول عن اقتناء منتج ما ضمن احترام شروط التعاقد ودون دفعه مصاريف إضافية ما ضمن احترام شروط التعاقد ودون دفعه مصاريف إضافية. تحدد شروط التعاقد وكيفية ممارسة حق العدول وكذا آجال وقائمة المنتجات المعنية عن طريق التنظيم).

<sup>2</sup> - مرتضى عبد الله خيرى، المسؤولية العقدية عن الإخلال بالحق في إعلام المستهلك بالمنتجات الخطرة، مركز جيل البحث القانوني، العدد 9، ديسمبر، 2016، ص 14.



يمكن أن يكون الالتزام بالإعلام ذوصفة عقدية حينما يبرم العقد يصبح شرطا التزاما آخر يقع على كاهل المنتج أوالبائع أوالناقل<sup>1</sup> اتجاه المستهلك.

أما خلال هذه المرحلة لا نطلق الصفة العقدية على هذا الواجب<sup>2</sup>. و من حجج هذا الموقف أن الرضا لم يتحقق بعد علما أن الإدلاء يسبق مرحلة وجود الرضا والتي تكون على قدر من الأهمية لإيجاد الرضا السليم فلا يمكن إطلاق الصفة العقدية على هذا الواجب.

قد عالجت القوانين المنظمة للمستهلك هذا الواجب صراحة كالقانون الفرنسي حيث جاء فيه: "يجب على كل صاحب مهنة سواء كان مقدم سلعة أو مؤدي خدمات أن يحيط المستهلك قبل إبرام العقد بكافة الخصائص الأساسية للسلعة أو الخدمة محل التعاقد".

ونفس الشيءأخذ به المشرع الجزائري من خلال مواد الفصل الخامس تحت عنوان الزامية إعلام المستهلك من خلال القانون رقم 09 . 03 السالف الذكر<sup>3</sup>.

ما يهمننا هو المستهلك خدمة النقل البحري حيث يلتزم الناقل بتبصيره وإعلامه باسم مشروعه وأرقام هواتفه وعنوان مركز إدارته وأفرع الشركة والمعلومات الأساسية للخدمة بقصد تنبيه بشأن محل التعاقد وأيضا إخباره بسعر الخدمة ومبلغ النقل، وفي حال عدم ذكر ذلك يفهم بأن تلك المبالغ واقعة ضمن إطار سعر الخدمة.

<sup>1</sup> - الناقل يقصد به هنا لما يكون لدينا عقد نقل بحري والمستهلك يستهلك هذه الخدمة، فيكون الناقل بمثابة المنتج أوالبائع بالنسبة له.

<sup>2</sup> - مرتضى عبد الله خيرى، المرجع السابق، ص 15.

<sup>3</sup> - وايضا يوجد المرسوم التنفيذي رقم 13- 378 المؤرخ في 5 محرم عام 1435 الموافق ل 9 نوفمبر 2013 يحدد الشروط والكيفيات المتعلقة بإعلام المستهلك، وباستقراء المادة 4 منه: " يتم إعلام المستهلك عن طريق الوسوم أووضع العلامة العلامة أوالإعلان أوأبأي وسيلة اخرى مناسبة عند وضع المنتج للاستهلاك ويجب أن يقدم الخصائص الاساسية للمنتج طبقا لأحكام هذا المرسوم".

## 3. أساس الالتزام بالإعلام:

اختلف الشراح حول الأساس الذي يقوم عليه الالتزام بالإعلام ويمكن حصر هذا الخلاف في رأيين :

## أ . الالتزام بالضمان كأساس للالتزام بالإعلام:

ذهب بعض الفقه إلى أن التزام البائع المهني بإعلام المشتري بالمعلومات الخاصة بطريقة استعمال المبيع والتحذير من مخاطره، أو بمعلومات حول الخدمة المقدمة ما هو إلا جزء من التزامه بالضمان على أساس أن هذا الأخير لا يقف عند حد تسليم المنتج أو تقديم الخدمة وإنما يتسع ليشمل كافة الالتزامات التي من شأنها تنفيذ العقد بطريقة صحيحة<sup>1</sup> مستنديين إلى المادة 1645 من القانون المدني الفرنسي<sup>2</sup>.

غير أن هذا الرأي قد تعرض للانتقاد على اعتبار أن التزام البائع المهني بالإعلام يختلف عن التزامه بضمان العيوب الخفية فمن حيث المصدر للالتزام بالضمان ورد النص عليه في العديد من المواد القانونية بينما الالتزام بالإعلام فقد اكتشفه القضاء في فرنسا عن طريق تفسيره لإرادة الأطراف المتعاقدة وفقا للقواعد العامة في المسؤولية المدنية<sup>3</sup>.

أما من حيث النطاق فالالتزام بالإعلام أكثر اتساعا من الالتزام بالضمان لأنه يفرض على المنتج أو مؤدي الخدمة حتى ولو كان خاليا من العيب.

<sup>1</sup> - هادي حسين عبد علي الكعبي، محمد جعفر هادي، الالتزام قبل التعاقد بالإعلام، مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية والسياسية، العدد 2، السنة الخامسة، ص 57.

<sup>2</sup> - Art 1645 du code civile français stipuler : Si le vendeur connaissait les vices de la chose, il est tenu, outre la restitution du prix qu'il en a reçu, de tous les dommages et intérêts envers l'acheteur.

<sup>3</sup> - فايد عبد الفتاح فايد، المرجع السابق، ص 168.

أما من حيث طبيعة كل منهما فإن الالتزام بالضمان هو الالتزام بتحقيق نتيجة بخلاف الالتزام بالإعلام الذي يعد وفقا للرأي السائد في الفقه التزام ببذل عناية<sup>1</sup>.

### ب . الالتزام بضمان السلامة كأساس للالتزام بالإعلام:

ذهب رأي آخر من الفقه وهو الراجح إلى أن التزام المهني بإعلام المستهلك يجد أساسه في الالتزام بضمان السلامة. ذلك أن متطلبات تحقيق ضمان السلامة للمستهلك توجب على المنتج أو مؤدي الخدمة ليس فقط تسليم أو تقديم خدمة خالية من العيب وإنما يوجب عليه أيضا إحاطته علما بما ينطوي عليه المبيع أو الخدمة من أخطار ولفت نظره إلى الاحتياطات الواجب اتخاذها لتجنبها<sup>2</sup>.

المشرع الفرنسي قد نص في المادة الأولى من القانون رقم 83 / 660 الخاص بسلامة المستهلكين<sup>3</sup> على أنه : " يجب أن تتطوي المنتجات والخدمات على ضمانات السلامة المرتقبة قانونا منها وألا تؤدي إلى الإضرار بصحة الأشخاص سواء في حالات الاستعمال المألوف لها أم في الحالات الأخرى التي تدخل عادة في توقع ذوي المهن "

فهذا النص يدل على أن المشرع قد اهتم بفكرة الالتزام بضمان السلامة واعتباره الالتزام الأساسي الذي يتفرع عنه الالتزامات الأخرى بما فيها الالتزام بالإعلام<sup>4</sup>.

قد تبني المشرع الجزائري أيضا هذا الاتجاه في قانون حماية المستهلك السابق<sup>5</sup> وفي المادة الثانية التي نصت على انه : " كل منتج سواء كان شيئا ماديا أو خدمة مهما كانت

<sup>1</sup> - هادي حسين عبد علي الكعبي، محمد جعفر هادي، المرجع السابق، ص 58.

<sup>2</sup> - هادي حسين عبد علي الكعبي، محمد جعفر هادي، المرجع نفسه، ص 59.

<sup>3</sup> - Loi n°83-660 du 21 juillet 1983 relative à la sécurité des consommateurs , **Art 1 de droit de consommation stipuler** : Les produits et les services doivent, dans des conditions normales d'utilisation ou dans d'autres conditions raisonnablement prévisibles par le professionnel, présenter la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre et ne pas porter atteinte à la santé des personnes.

<sup>4</sup> - فايد عبد الفتاح فايد، المرجع السابق، ص 170.

<sup>5</sup> - القانون رقم 89 . 02 . 07 المؤرخ في 07 . 02 . 1989 المتعلق بالقواعد العامة لحماية المستهلك سابقا.

طبيعته يجب أن يتوفر على ضمانات ضد كل المخاطر التي من شأنها أن تمس صحة المستهلك و/أو أمنه أو أن تضره بمصالحه المادية<sup>1</sup>.

فحسب هذين النصين يجب أن تنطوي المنتجات أو الخدمات على ضمانات السلامة ضد المخاطر التي يمكن أن تمس سلامة المستهلك سواء كان ذلك بخلوها من العيوب أو باشتغالها على كافة المعلومات التي توضح مخاطرها وكيفية الوقاية منها.

**ثانيا: تمييز الالتزام بالإعلام قبل التعاقد عن الالتزامات التعاقدية المشابهة له**

الالتزام بإعلام المستهلك بالبيانات والمعلومات في الفترة السابقة على التعاقد له ذاتيته تميزه عن غيره من الالتزامات التعاقدية المشابهة له، من حيث موضوعها الذي هو تقديم المعلومات أو النصائح أو الاستشارات.

**1. تمييز الالتزام بإعلام المستهلك عن الالتزام التعاقدى بتقديم الاستشارات الفنية :**

إن الالتزام بالإعلام، التزام عام مرتبط بكل عقود الاستهلاك وهو التزام قبل تعاقدى لذلك يتعين عدم الخلط بينه وبين الالتزام الناشئ عن عقد خاص يكون الهدف من إبرامه هو تقديم الاستشارة أو النصيحة الفنية من أهل الخبرة<sup>2</sup>.

ذلك أن الالتزام القبل تعاقدى بإعلام المستهلك بالبيانات الضرورية هو التزام عام سابق على التعاقد يهدف إلى تنوير المستهلك بالشروط والأوصاف المتعلقة بالسلعة أو بالخدمة محل العقد وهو بالتالي ليس التزاما عقديا وليس التزاما خاصا للقيام بعمل محدد أو بالامتناع عن عمل محدد متفق عليه بين الدائن والمدين<sup>3</sup>

<sup>1</sup> نصت المادة الثالثة من نفس القانون، على الزامية إدراج المعلومات الضرورية والمميزات الأساسية والتركيبية للمنتج أو الخدمة، وأن يتناسب مع رغبات المستهلك. وعليه ما ورد في المادة 2 أو 3 من قانون حماية المستهلك هودليل على الزامية الإعلام في المنتجات والخدمات وبالتالي ضمان سلامة المستهلك.

<sup>2</sup> سعاد نويري، المرجع السابق، ص 226.

<sup>3</sup> عبد المنعم موسى ابراهيم، المرجع السابق، ص 369.

فضلا عن النصوص القانونية<sup>1</sup>.

## 2. تمييز الالتزام قبل التعاقد بالإعلام عن الالتزام التعاقدى بالإعلام:

التفرقة بين الالتزامين أي قبل التعاقد وأثناء التعاقد، ترجع إلى إبراز أهمية كل منهما فهما يشكلان معا التزاما بالإعلام والذي غايته واحدة وهي حماية المستهلك.

يجد الالتزام بالإعلام قبل التعاقد أساسه في حماية صحة وسلامة رضا المستهلك إذ يساعده على التعبير السليم عن إرادته تعبيرا مشيرا بما يخدم مصالحه وغايته بعيدا عن مجال العقد الذي يبرمه. بينما يجد الالتزام بالإعلام العقدي أساسه في تنفيذ العقد، فهو التزام يقوم فيه أحد طرفي العقد بتزويد الطرف الآخر بما يحتاج إليه من معلومات أو بيانات في مجال معين من المجالات التي يتعلق بها هذا العقد<sup>2</sup>.

حيث يلتزم الأطراف بالإدلاء بالبيانات والمعلومات ضمانا لحسن تنفيذ العقد وتطبيقا لفكرة التعاون والمشاركة في تنفيذه، ومثال ذلك التزام المؤمن له بإعلام المؤمن بتفاهم الخطر أثناء سريان العقد. وإن كان يعتبره غالبية الفقه التزام ببذل العناية وهي إحاطة المستهلك علما بالبيانات والمعلومات ولا يتعهد أكثر من ذلك إلا أن هناك من الفقه من يرى هذا الالتزام . التزام بالإعلام . هو التزام بتحقيق نتيجة<sup>3</sup>.

فحسب قول الفقيه غستان: " الحدود الفاصلة بين هذين الالتزامين لا يمكن رسمها بوضوح، إن لم يكن هذا التحديد مستحيلا".

<sup>1</sup> - المادة 17 من قانون حماية المستهلك والمادة 15 من قانون التأمينات.

<sup>2</sup> - بن سالم المختار، الالتزام بالإعلام كآلية لحماية المستهلك، رسالة دكتوراه، قسم الحقوق، جامعة ابوبكر بلقايد، تلمسان 2018.2017، ص 32.

<sup>3</sup> - سعاد نويرة، المرجع السابق، ص 227.

وخاصة لما سبق ذكره، يبقى الالتزام بالإعلام قبل التعاقد والالتزام بالإعلام التعاقدية وسيلتين هامتين لحماية المستهلك<sup>1</sup>.

### ثالثا : المقارنة بين الالتزام بضمان السلامة والالتزام بالإعلام

يوجد الالتزام بالإعلام إما عند إبرام العقد وإما أثناء تنفيذه ولذلك يتجه الفقه إلى التمييز بين صورتين من صور الالتزام بالإعلام وهي :

#### 1 . الالتزام بالإعلام السابق على إبرام العقد:

يقصد به التزام المتعاقد بالإدلاء بالمعلومات للمتعاقد الآخر قبل إبرام العقد بحيث يقبل على إبرامه وهو على بينة وهذا الالتزام يجد أساسه في نظرية صحة الرضا وسلامته فهو يتعلق بإبرام العقد<sup>2</sup>.

#### 2 . الالتزام بالتبصير:

يقصد به التزام المتعاقد المهني بالمبادرة بتبنيه غير المهني بمخاطر تنفيذ العقد حتى يترك له خيار قبول هذا التنفيذ مع مخاطره أو رفضه.

فالالتزام بالتبصير يفترض أن أحد المتعاقدين محترف لمهنة معينة والطرف الآخر غير محترف فيقع على الأول التزام بالإفشاء بما لديه من معلومات للثاني.

هذا الالتزام يجد أساسه في الثقة التي يضعها المتعاقد غير المهني في المتعاقد المهني وتأتي هذه الثقة نتيجة عدم المساواة بينهما في العلم والمعرفة.

وقد رأينا أن بعض من الفقهاء يرون أن الالتزام بالإعلام بالصفة الخطرة للشيء المبيع وبيان كيفية استعماله والوقاية من أخطاره، يجد أساسه في الالتزام بضمان السلامة.

<sup>1</sup> - عبد المنعم موسى إبراهيم، المرجع السابق، ص 270.

<sup>2</sup> - علي نجيدة، التزامات الطبيب في العمل الطبي، دار النهضة العربية، 1992، ص 14.

ويعبر جانب من أنصار هذا الاتجاه بقولهم أن الالتزام بالإعلام يعد تابعا للالتزام بضمان السلامة أوهوفي الحقيقة التزام بضمان السلامة وأنه وسيلة لتحقيق السلامة عندما يتخذ شكل التحذير.

يضيف البعض الآخر من أنصار هذا الاتجاه بأن أول خطوة من خطوات تنفيذ الالتزام بضمان السلامة هي قيام أحد المتعاقدين بإعلام المتعاقد الآخر عند إبرام العقد بخطورة الأداء محل الالتزام والتي قد تهدد سلامته<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني : مضمون الالتزام بالإعلام قبل التعاقد

لمعرفة مضمون الالتزام بالإعلام قبل التعاقد لابد من معرفة مبررات تقرير الالتزام (أولا) ووجوده في عقود الاستهلاك وبعدها تحديد محل الالتزام (ثانيا)

#### أولا : مبررات تقرير الالتزام بالإعلام قبل التعاقد

يأخذ هذا الالتزام بالإدلاء بالبيانات والمعلومات بصدد عقود الاستهلاك أهمية خاصة نظرا للتفاوت في مستوى العلم والخبرة بين المستهلك والمتدخل الذي يتعاقد معه مما يؤدي إلى إخلال معرفي. لذلك فإن تقرير الالتزام بإعلام المستهلك هو الوسيلة المثلى لإعادة المساواة في العلم بين المتعاقدين وإعادة التوازن إلى العقد.

#### 1 . إعادة المساواة في العلم بين المتعاقدين :

لأن عدم المساواة في العلم هو من الاسس الجوهرية التي يقوم عليها الالتزام بالإعلام، كما أن هذا التفاوت في المعرفة قد تزايد بشكل كبير بسبب التقدم الصناعي

<sup>1</sup> - علي نجيدة، المرجع السابق، ص 15.

والتكنولوجي وظهر منتجات مركبة يجهل كفيتها المستهلك العادي مما يوجب على المحترف إعلامه بها وبأسرارها والإحاطة بطرق استعمالها وكيفية تفادي أخطارها<sup>1</sup>.

بالتالي اختلال ميزان المعرفة لصالح المتدخل، يجعل من المستهلك في وضع ضعيف حين يقدم على إبرام العقد لأنه يفتقر حتما إلى البيانات والمعلومات الأساسية التي ترشده إلى تحديد أوصاف محل العقد من سلع أو خدمات وإلى تقرير مدى توافق هذه السلع والخدمات مع رغباته ومدى كفايتها لإشباع حاجاته<sup>2</sup>. حيث يشترط علمه بالمعلومات المتعلقة بالعقد فيبقى مسؤولا عن هذه المعلومات حتى في حالة جهله لها ولأنه يتعين عليه في بعض العقود كعقد التأمين واجب الاستعلام عنها كما يشترط علمه بأهمية هذه المعلومات بالنسبة للمستهلك، لذلك فإن عدم المساواة في المعرفة بين أطراف الاستهلاك يبرر تقرير الالتزام بالإعلام للمستهلك على عاتق الطرف المتدخل وذلك حتى يكون نوع من التكافؤ<sup>3</sup>.

المستهلك لخدمة النقل البحري أي الراكب يمنح له تذكرة من قبل الناقل حيث تعد دليل على وجود العقد بينهما بحيث هذه الأخيرة تتضمن البيانات الخاصة بهوية طرفي العقد ومكان إصدار وتاريخ التذكرة واسم وصنف السفينة ومسافة النقل وتاريخ ومكان التحميل وميناء التفريغ وموانئ التوقف إن وجدت وأجرة السفر والدرجة ورقم الحجرة<sup>4</sup>.

هذه التفاصيل كلها تساعد المستهلك على اتخاذ قرار بشأن إبرام العقد أو عدم إبرامه في ظل إرادة حرة ومستتيرة فإذا تقرير الالتزام بالإعلام للمستهلك بالبيانات والمعلومات الضرورية لتتوير إرادته المقبلة على إبرام العقد، كما يرتبط من جهة أخرى بجهل هذا المستهلك وعدم خبرته.

<sup>1</sup> - بوالباني فايضة، الإعلام كوسيلة لحماية المستهلك، رسالة ماجستير، الجزائر 1، 2012، ص 40.

<sup>2</sup> - حسن عبد الباسط جميعي، أثر عدم التكافؤ بين المتعاقدين على شروط العقد، ظاهرة اختلال التوازن بين الالتزامات التعاقدية، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، 1990، ص 126.

<sup>3</sup> - سعاد نويري، المرجع السابق، ص 228.

<sup>4</sup> - المادة 827 من ق ب ج.



المستهلك أو الراكب له الحق بمعرفة كل البيانات والمعلومات المتعلقة بخدمة النقل البحري، هذا الحق يعد بمثابة التزام على عاتق الناقل البحري للأشخاص فهذا الأخير يزوده بها وتكون في شكل تذكرة سفر، وقد سلف ذكر البيانات الموجودة فيها.

فالمسافر له الحق في إبرام العقد بشرط أن يحضر للركوب في الشروط المحددة في التذكرة ويلتزم بأجرة السفن كاملة كل مسافر لا يحضر على متن السفينة في الوقت المحدد للركوب قبل السفر وكذلك خلال الرحلة قبل المهلة المحددة لكل نهاية توقف<sup>1</sup>.

زيادة على أن المشرع الجزائري أجاز للمسافر فسخ عقد السفر ويطلب منه إرجاع أجرة السفر بإبلاغ الناقل كتابيا قبل سبعة أيام عمل من التاريخ المحدد لمغادرة السفينة. وإذا لم يستطع الناقل بالرغم من محاولاته من إيجاد من يحل مكان المسافر فله الحق بربع ثمن أجرة السفر.

إذا وجد من يحل محل المسافر فله الحق بعمولة لا تزيد عن 10 % من أجرة السعر<sup>2</sup>.

وعليه الالتزام بالإعلام في عقد النقل البحري يكون من قبل الناقل بتزويد المستهلك للخدمة بكافة المعلومات الضرورية وكذلك يكون من قبل الراكب (المستهلك للخدمة) وذلك بإبلاغ الناقل في حالة فسخ عقد السفر (المادة 831 من ق ب ج). وقد سلف الإشارة إلى هذه الحالة وأيضا حالة مرض والوفاة أوفي حالة أخرى لا يتعلق بالمسافر حاصلة قبل بدء السفر وتحول دون ركوب المسافر يفسخ العقد إذا أعلم المسافر أو ذوقه الناقل قبل التاريخ المحدد لمغادرة السفينة.

<sup>1</sup> - المادة 830 من ق ب ح.

<sup>2</sup> - المادة 831 من ق ب ج.

إذا تم الإعلام قبل خمسة أيام عمل من الركوب ترد الأجرة للسفر بكاملها مقابل إرجاع التذكرة، وإذا سبقت عملية فسخ العقد مغادرة السفينة حق الناقل الاحتفاظ بربع أجرة السفر إلا إذا وجد الناقل من يحل مكان المسافر. في هذه الحالة يحق له الاحتفاظ بعمولة لا تزيد عن 10% من أجرة السفر<sup>1</sup>.

خلاصة لما قد سلف ذكره فإن الاهتمام في الوقت الراهن من خلال التزام بالإعلام هو تحقيق المساواة والعدالة العقدية بين المتعاقدين نتيجة عدم التكافؤ في المعرفة.

## 2. إعادة التوازن إلى العقد:

إن عدم المساواة بين المتعاقدين هو أمر قائم وموجود بالضرورة بحكم التباين الحتمي بين الأشخاص في الملكات العقلية والمكنات الطبيعية، غير أن هذا التباين قد زادت هوته واتسع نطاقه على نحو يشكل واقعا مغايرا في معظم جوانبه عند وضع التقنيات القديمة. لذلك كان الإحساس بعدم كفاية القواعد العامة لحكم الواقع الجديد وأدى بالمشرع بعد التدخل لوضع بعض التشريعات الخاصة إقرار الالتزام بالإعلام<sup>2</sup>.

من هذا نخلص إلى أن عقود الاستهلاك تمثل في ذاتها مجموعة مميزة داخل النظام القانوني وتقتضي تخصيص الحماية للمستهلك، من خلال فرض الالتزام بالإعلام على المتعاقد معه بغض النظر عن وصف هذه العقود بأنها عقود إذعان أو ينتفي هذا الوصف عنها<sup>3</sup>.

بذلك فإن الالتزام بالإعلام قبل التعاقد هو الوسيلة المثلى والأساسية التي يتعين إتباعها لإعادة التوازن في عقود الاستهلاك<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - المادة 832 من ق ب ج.

<sup>2</sup> - المادة 17 من القانون 09 . 03.

<sup>3</sup> - عبد المنعم موسى ابراهيم، المرجع السابق، ص 375.

<sup>4</sup> - حسن عبد الباسط جميعي، المرجع السابق، ص 24.

## ثانيا : محل الالتزام بالإعلام

غاية الالتزام بالإعلام قبل التعاقد هوتتوير إرادة المستهلك من خلال الإفصاح إليه بالبيانات والمعلومات التي تمكنه من تقدير مدى ملائمة العقد لتحقيق مصالحه من عدمه فيكون من حقه الإقدام أوالإحجام عن التعاقد في ضوء البيانات والمعلومات التي قدمت إليه<sup>1</sup>. حتى يأتي قراره مبني على معرفة كاملة ووعي تام بكل جوانبه. لذلك فإن الالتزام بالإعلام مبني في حقيقته على أمرين أوشقين، شق سلبي وهو عدم كتمان الحقيقة والمعلومات المتعلقة بوضع الشيء أوالخدمة من الناحية القانونية والمادية وكذا استخدامات محل عقد الاستهلاك وشق ايجابي هوالإدلاء بالبيانات.

مع الإشارة إلى أن المشرع الجزائري يركز على الشق الايجابي باعتباره هوالأصل وهوما تناوله في قانون 09 . 03 صراحة.

## 1 . الامتناع عن الكتمان:

بالرغم من صحة التطابق بين الاخلال بالالتزام بالإعلام عن طريق الكتمان وبين التديس المؤدي للبطلان النسبي للعقود، فإننا نشير إلى أصالة الالتزام بالإعلام في هذه الحالة واستقلالته عن غيره من نظريات عيوب الإرادة، ذلك أن الكتمان حتى يمكن اعتباره تديسا يحتاج إلى إثبات العنصر المعنوي أي نية التضليل<sup>2</sup>.

بناء على ذلك يعتبر المتدخل المدين بالالتزام بالإعلام قد اخل بالتزامه بمجرد تكتمه عن البيانات والمعلومات الضرورية وعدم الافصاح بها للمستهلك.

<sup>1</sup> - عبد المنعم ابراهيم موسى، المرجع السابق، ص 276.

<sup>2</sup> - لوكان المتعاقد يعلم بواقعة معينة وفي نفس الوقت يعلم أن هذه الواقعة تمثل أهمية للمستهلك وجب عليه إطلاعها صراحة وإلا اعتبر مخلا بالتزام الاعلام وفي نفس الوقت مدلسا.

ففي حالة حدوث ضرر للمستهلك يمكنه المطالبة بإبطال العقد والتعويض دون حاجة إلى اثبات نية التضليل<sup>1</sup>، وهذا دليل على أصالة هذا الالتزام غير أن محل هذا الالتزام في شقه الايجابي هو الصورة الغالبة.

## 2 . الادلاء بالبيانات والمعلومات ( الشق الايجابي ):

الشق الإيجابي هو الإدلاء بالبيانات والمعلومات المتعلقة بوضع السلعة أو الخدمة محل العقد والبيانات المتعلقة باستخدام الشيء أو بالانتفاع بالخدمة أي تقديم المعلومات الكافية المتعلقة بالوضع القانوني للشيء أو بصفاته المادية<sup>2</sup>.

في التشريع الجزائري نجد هذا الالتزام متأصلا في قانون الاستهلاك رقم 89 . 02 وبالتحديد من خلال نص المادة الرابعة منه<sup>3</sup>.

من خلال استقراء هذه المادة يتضح أن هذا الالتزام هو ملقى على عاتق كل شخص محترف وبالتحديد وما يهمننا هو الناقل البحري والتزامه اتجاه مستهلك خدمة النقل وتعامله معه أي كانت طبيعة العملية الجاري إبرامها وهوفي الحقيقة نص يبرز الجانب المهم للالتزام قبل التعاقدى بالإعلام في مجال عقود الاستهلاك فما يهم المستهلك معرفته بالبيانات والمعلومات التي تتصل بالخصائص الأساسية والسمات الجوهرية للمنتج أو الخدمة الذي يقدم على الحصول عليها.

<sup>1</sup> - سعاد نويري، المرجع السابق، ص 231.

<sup>2</sup> - بوالباني فايزة، المرجع السابق، ص 49.

<sup>3</sup> - نص المادة 04 من القانون رقم 04 . 02: ( يتولى البائع وجوبا بإعلام الزبائن بأسعار وتعريفات السلع والخدمات ويشروط البيع ) مع الإشارة إلى أن هذا القانون قد عدل بموجب القانون رقم 18 . 08 الموافق ل 10 يونيو 2018، ج ر 35.

المسافر أو مستهلك خدمة النقل البحري ما يهمله هو معرفة سعر التذكرة وساعة الانطلاق والوصول وأيضا في حالة وجود توقف... إلخ. وجاء القانون 09 . 03 من خلال المادة 17 يكرس هذا الالتزام صراحة وقد أراد المشرع من خلال ذلك أن يكفل للمستهلكين إعلاما<sup>1</sup>.

نستنتج من النصوص السالفة الذكر أنه يقع التزام على كل شخص محترف أن يقوم بتبصير المستهلك بإعلامه بكافة البيانات والمعلومات المتعلقة بسعر المنتج أو الخدمة وبكافة الشروط المحددة أو المعفية من المسؤولية ومميزات الخدمة أو المنتج، بالإضافة إلى أنه خلال عقد النقل البحري يكون الالتزام المتقابل للمستهلك أن يعلم الناقل في حالة فسخه لعقد السفر لأي سبب كان.

فالالتزام بالإعلام في قانون الاستهلاك يكون على احدى الأشكال الآتية :

– الالتزام بالإعلام بالأسعار والتعريفات في مواجهة المستهلك التي يكون بمختلف الوسائل.

– أيضا الإعلام حول مواطن الخطورة للمنتج وطريقة حفظه أما بالنسبة للخدمة المشرع الجزائري أخذ إجراءات صارمة لضمان جودة أدائها من خلال تنظيمه لشروط الالتحاق بالمهن التي تزاول تقديم الخدمة. ويكون الإعلام فيها عادة بآليات إلزامية أبرزها الوسم والإشهار.

الناقل البحري كي يعرض خدماته على المستهلك ويعلمه بنوعية الخدمة المقدمة من طرفه يقوم بوضع أرقام هواتفه أو ملصقات أو حتى إعلانات في مختلف مواقع التواصل مثلا.

<sup>1</sup> – كان قبل ذلك بموجب قانون حماية المستهلك 89 . 02 المتعلق بالقواعد العامة لحماية المستهلك في المواد 1 و 2 فقرة 3 والمادة 21، غير أنه ألغي.

**المطلب الثاني : الالتزام بالإعلام أو الإفصاح والحماية ضد العراقيل التي تواجهه**

تقرر النصوص المختلفة ذات النطاق العام التزاما على الناقل ممثلا في الإعلام أو تقديم المعلومات. وهذه النصوص كانت سواء متعلقة بالاستهلاك بحكم أن الراكب يستهلك خدمة أو نصوص متعلقة بالتقنين البحري.

يتم تعزيز هذا الالتزام إلى جانب الالتزامات الأخرى المتمثلة في السلامة والأمن بسبب تنوع الخدمات المقدمة أثناء الرحلة وأيضا اختلاف الناس من مالك للسفينة أو وكالة للسفر أو منظم الرحلات، ودورهم في بيع تذاكر السفر وإبرام عقود السفر، غير أنه قد تواجه المسافر أو الناقل مشاكل تدفعه لعرقلة تنفيذ العقد.

وبذلك نتناول الالتزام بالإعلام أو الإفصاح في الفرع الأول وفي الفرع الثاني الحماية ضد العراقيل التي تواجه الالتزام بالإعلام.

**الفرع الأول : الالتزام بالإعلام أو الإفصاح**

إلى جانب الالتزام بالسلامة الذي يقع على عاتق المسافر يلتزم أيضا بالإعلام أو تبصير الراكب الذي يكون في :

**أولا : الالتزام بالإعلان على خط سير السفينة وعدم جواز تغييرها**

يجب على أصحاب السفن قبل إقلاع السفينة أن يعلنوا على اسم الجهة التي تقصد إليها والموانئ التي تمر بها وترسو عليها.

لما كان الراكبون في السفر إلى تلك الجهات يركبون السفينة استنادا إلى ذلك الإعلان، لذا يجب على الناقل أو الريان أن يتبع طريق الملاحة الذي أعلن عنه أو الذي جرت العادة بإتباعه فلا يجوز له أن يسلك طريقا آخر أو ينحرف عن الخطة التي أذاعها وأعلنها قبل قيام السفينة.

فالسفينة لديها الحق في بالوقوف أو أن ترسوفي أي ميناء واجب عليها أن ترسوفيه. لكن في حالة ما إذا كان الوقوف أكثر من المدة المقررة مثله مثل الرسوفي ميناء لم يكن الوقوف فيه مقررا من قبل. فكلاهما ألحق بالمسافرين أضرارا ويكون تعطيلًا لمصالحهم، إذا لوترك الريان حرا في الدخول إلى الميناء الذي يريده أوالتوقف أكثر من المدة المعينة له، وذلك دون أن يتقيد بما أذاعه وأعلمه عن خطة سفر السفينة لكان ذلك مدعاة إلى الإضرار بالمسافرين بتأخير وصولهم ولذا فإن خالف الريان خطة السير المعلنة من قبل ولحق بالمسافرين أضرارا من جراء تلك المخالفة كان مسؤولا بضمان هذه الأضرار<sup>1</sup>.

إذا يجب على الريان ان يبدأ بالسير بسفينته في التاريخ المحدد لقيامها وعليه أن يتبع في رحلة الطريق الذي أعلن عنه، أما إذا لم يعلن خط سير السفينة فعليه أن يتبع الطريق المعتاد، ولا يقصد بالمعتاد الأقصر جغرافيا وإنما يلزم أن يكون سيره مباشرا بمعنى أنه ليس له أن ينحرف عن هذا الطريق ولا أن يقف في موانئ لم تعدت السفينة الوقوف عليها في مثل هذه الرحلات كما أنه ليس أيضا أن يعود أدراجه إلى الوراء ما لم يبرر ذلك بسبب قهري<sup>2</sup>. ومع ذلك فإن هناك بعض الحالات الاستثنائية والملحة تبرر أحيانا مخالفة الريان لحظة السير المعلنة والمقررة<sup>3</sup>، لأن في مثل حالات المرض مثلا يكون إخراج المريض المسافر بمرض معد حماية ووقاية للمسافرين الآخرين وأيضا مصلحة له لكي يرتاح من مسافة السفر. فضلا على أنه يمكن أن يحصل على وسائل المعالجة أكثر مما لوبقي على السفينة.

في مثل هذه الحالة رغم مخالفة الناقل لخطة سير السفينة إلا أنه وقوفه مبرر شرط أن لا يتجاوز حد الضرورة والغالب أن يكون هناك شرط في العقد يسمح للريان أوالناقل بأن يتصرف في مثل هذه الحالات أما إذا لم يوجد فيمنع عليه أن يغير مسار السفينة.

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 380.

<sup>2</sup> - زكي عويس، المرجع السابق، ص 219.

<sup>3</sup> - مثل الحالة المنصوص عليها في المادة 148 من ق ب م والتي تكون حول مرض المسافر بمرض معد.

يجب عليه أيضا عدم تغيير السفينة أثناء الطريق ولكن ومع ذلك هناك حالات يتصور فيها أن ينقل المسافرون إلى سفينة أخرى ويكون ذلك في حالة عطب في السفينة يجعلها غير قادرة على مواصلة الرحلة وكان ذلك الخطأ من غير الريان أوالمجهز لها.

فللريان له أن يصلحها ويلزم المسافر بانتظار إتمام إصلاحها لكن إن تعذر ذلك يجب على الريان البحث على سفينة أخرى يتم بها الرحلة بشرط أن يتأكد ويتخذ كل الاجراءات الكفيلة بوصول المسافرين إلى غرضهم سالمين إذ هو مسؤول عن ذلك طبقا للمسؤولية العقدية.

### ثانيا : المعلومات المتحصل عليها الركاب

الناقل البحري كما سبق وأن أشرنا إليه أنه يقع على عاتقه التزامات تتمثل في السلامة والأمن وكذلك الإعلام هذا الالتزام الأخير هدفه حماية الاختلال المعرفي بين الراكب والناقل الذي يقدم معلومات تكون بصفة عامة أو معلومات المتحصل عليها أثناء الرحلة.

#### 1 . المعلومات المتحصل عليها بصفة عامة:

يمكن توفير معلومات للمسافرين بطريقتين إما من خلال الإعلان للمسافرين المهتمين أو من خلال الكشف عن العناصر الأساسية للعقد.

والغرض من هذا الإعلان هو جذب الراكب من خلال الإعلان عن الخدمات المقدمة من قبلهم بشرط أن لا يكون مضللا لأن الغاية وراء هذا هو تقديم الحماية للمسافر بإعطائه معلومات صحيحة غير مغلوبة فيها.



## أ . الالتزام بالإبلاغ:

تفرض النصوص المختلفة<sup>1</sup> على الناقل الإدلاء بمعلومات مهنية مزدوجة وتتمثل هذه المعلومات في العقد الذي يجب أن يتضمن بعض المعلومات الإلزامية والمعلومات المسبقة التي توضع في معلومات العرض على خصائص السلع أو الخدمات أو على السعر .

المشرع الجزائري عبر على هذه المعلومات من خلال قانون حماية المستهلك وقمع الغش 09 . 03 بالتحديد في المادة 17 منه بحيث يجب أن يوضع وسم يتوفر على جميع المعلومات المتعلقة بالمنتج .

المعلومات المقدمة كما سبق أن أشرنا إذا كانت متعلقة بمنتج تكون ممثلة في الوسم، أما إذا كنا أمام خدمة النقل البحري للأشخاص تكون التذكرة أحسن دليل على توفير المعلومات من قبل الناقل وأيضا على وجود عقد السفر بحد ذاته. فالإبلاغ أو التبصير يكون أيضا بالنسبة للتذكرة وكل ما يتعلق بالسفر أو الرحلة.

## الفقرة الاولى : تذكرة السفر

في فرنسا وطبقا للمادة 63 من المرسوم الصادر في 31 ديسمبر 1966 تلزم الأطراف بتضمن عقد المرور أو تذكرة السفر أو تذكرة المرور معلومات إلزامية بحيث يتمكن الراكب في حالة نزاع ما من تحديد عناصر العقد ومعرفة حقوقه. بشرط أن تفرغ هذه المعلومات في قالب رسمي، تكون الكتابة شكلا لها يمكن للراكب من خلال التذكرة:

- أن يحدد الأطراف : الناقل واسمه التجاري واسم الراكب .
- تحديد الرحلة : التاريخ ومكان المغادرة، ميناء الإنزال والوقوف المجدول إن لزم الأمر .

<sup>1</sup> - يقصد بالنصوص المختلفة مثلا التقنين البحري أو قانون حماية المستهلك وقمع الغش 09 . 03 .

– معرفة سعر النقل ورقم الغرفة<sup>1</sup>.

نفس النهج اتبعه المشرع المصري، بحيث أُلزم أن يتم عقد النقل البحري للأشخاص بمحرر رسمي<sup>2</sup> متمثلة في تذكرة السفر مع ذكر نفس المعلومات التي نص عليها المشرع الفرنسي.

أما المشرع الجزائري ومن خلال التقنين البحري نجد مادة تنطبق على نفس ما أخذ به المشرع الفرنسي والمصري ونص صراحة على البيانات الخاصة التي يجب أن تتوفر عليها تذكرة السفر<sup>3</sup>.

إلى جانب حالة أخرى ذكرتها المادة 829 من نفس القانون التي تنص على أنه :  
يمكن إبدال تذكرة السفر بقسيمة سفر عند نقل المسافرين على السفن التي تقل عن 10 وحدات حمولة وكذلك بالنسبة للسفن القائمة بالنقل الداخلي أو مصالح النقل النظامية في المناطق البحرية والمحددة من قبل السلطات البحرية، ويبين على القسيمة اسم الناقل وعنوانه الرئيسي والخدمة الواجب تنفيذها وأجرة السفر<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> – نص المادة 34 من القانون 420/66 :

"Par le contrat de passage, l'armateur s'oblige à transporter par mer, sur un trajet défini, un voyageur qui s'oblige à acquitter le prix du passage. Ces obligations sont constatées dans le billet de passage. Pour les transports internationaux, le transporteur peut refuser l'embarquement ou le débarquement du passager qui ne présente pas de document l'autorisant à débarquer au point d'arrivée et aux escales prévues.

Les dispositions du chapitre II du présent titre ne s'appliquent ni au transport bénévole, ni aux passagers clandestins

Elles s'appliquent aux transports gratuits effectués par une entreprise de transports maritime

<sup>2</sup> – المادة 248 من ق ب م.

<sup>3</sup> – المادة 827 من ق ب ج.

<sup>4</sup> – وهوما نص عليه المشرع الفرنسي أيضا في المادة 35 من القانون 420/66 بقوله :

"Sur les navires de moins de 10 tonneaux de jauge brute et sur les bâtiments qui effectuent des services portuaires ou des services réguliers à l'intérieur de zones délimitées par l'autorité maritime, le billet est remplacé par un ticket qui indique le nom du transporteur et le service effectué

## الفقرة الثانية : تقديم المعلومات حول الفوائد

طبقا لنص المادة L 1/111 من قانون الاستهلاك الفرنسي<sup>1</sup> والتي يستفاد منها انه يوجد التزام عام بالمعلومات التي تلزم البائع أومزود الخدمة بوضع المستهلك في وضع يسمح له بمعرفة الخصائص الأساسية للسلعة أوالخدمة قبل إبرام العقد مبيعات كانت أوتقديم الخدمات، لكن القانون لا يحدد أشكال المعلومات، ويمكن أن تكون مكتوبة أوشفوية.

فقد كانت المحاكم الفرنسية تستند على المادة 1602<sup>2</sup> من القانون المدني في مرحلة تشكيل العقد بحيث ألزمت البائع أومقدم الخدمة على التزام القبل تعاقدى أي الإعلام بحيث عمم هذا الالتزام على جميع أنواع العقود.

هذا ما تم تبنيه من خلال المادة L1/ 111 من قانون الاستهلاك والتي تنطبق على العلاقات بين المهني والمستهلكين وبتالي تم فرضها على الناقل البحري الأشخاص وعليه يجب على الناقل إعلام المتعاقد معه بالمعلومات الضرورية وهذا الالتزام يعد التزام تبادلي كما ينطبق على الراكب الذي يجب عليه إبلاغ الناقل من تمكته من إبرام العقد أم لا<sup>3</sup>.

بالنسبة لنقطة إبلاغ الراكب للناقل بإمكانية إبرامه للعقد وجدت العديد من الآراء الفقهية منهم من يستند على فكرة الرفض أي لا يوافق الراكب على المعلومات المقدمة له بخصوص الرحلة، فغياب تلك الموافقة يعد غشا بالنسبة لهم.

بينما البعض الآخر جعل الالتزام بالإعلام مرتبط بالالتزام بالسلامة مستنديين على المادة 1135 من قانون المدني. بينما الآخرون طالبوا بتطبيق المبدأ المنصوص عليه في

<sup>1</sup> – art L111/1 Modifié par LOI n°2014-344 du 17 mars 2014 - art. 6 (V) Abrogé par ordonnance n 2016-301 du 14 mars 2016 –art 34v.

<sup>2</sup> – art 1602 de code civile françai : Le vendeur est tenu d'expliquer clairement ce à quoi il s'oblige.

Tout pacte obscur ou ambigu s'interprète contre le vendeur.

<sup>3</sup> – قد أشار المشرع الجزائري في التقنين البحري من خلال المادة 831 وقد سبق الإشارة إليها وهي حالة فسخ عقد السفر بحيث يتوجب على المسافر إبلاغ الناقل بذلك كتابيا.

المادة 1134 / 3 المرتبطة بحسن النية الذي يجب أن تحكم تنفيذ العقد<sup>1</sup> فالرأي الأخير وهو الراجح<sup>2</sup>.

الناقل يقع على عاتقه تزويد الطرف الآخر بالمعلومات اللازمة لإبرام عقد السفر وأن يبين للراكب الخصائص الأساسية لخدمة النقل<sup>3</sup>.

لكن محتوى تلك المعلومات المقدمة يكون غير دقيق، فتقديم تلك المعلومات يعد الحد الأدنى الضروري. كما أن المعلومات الأخرى المتعلقة بشروط النقل الخاصة بضرورة أيضا في النقل البحري للأشخاص مثل : طريقة الدفع، شروط إصدار التذكرة، شروط الإلغاء استرداد المبلغ..... إلخ.

في الممارسة العملية للعديد من شركات الطيران تقي بهذا الالتزام بشكل عفوي من خلال نشر الكتالوج أونشرة تعطيها للراكب والتي تحدد شروطها العامة للبيع فيها ، أما بالنسبة للراكب فإن المعلومات التي تقع على عاتقه وهي لما يكون في وضعية صحية، وهذا قد أشرنا إليه سابقا من خلال المادة 832 من القانون البحري الجزائري.

### الفقرة الثالثة : معلومات عن أسعار وشروط المبيع

فقانون الاستهلاك سواء الفرنسي أو الجزائري يفرض على البائع أو مقدم الخدمة الإداء بالمعلومات حول أسعار المنتج أو الخدمة. فمقدمي الخدمة وبالتحديد خدمة النقل البحري

<sup>1</sup> - ظل القضاء الفرنسي مترددا حول طبيعة المسؤولية الناشئة عن الإخلال بالالتزام بالإفشاء الذي يتفرع عن الالتزام بالسلامة بين المسؤولية العقدية أو التصيرية إلى أن تم الفصل في هذه المسألة في 31 . 01 . 1973 عندما قررت محكمة النقض أن المسؤولية الناشئة عن الإخلال بهذا الالتزام هي مسؤولية عقدية. انظر، جمال الدين زكي، المرجع السابق، ص 449.

<sup>2</sup> - بالنسبة للفتية Malaurie : ( إن الالتزام بالإعلام يرجع إلى واجب الولاء والأمانة وحسن النية التي تتطلب من الشخص الذي لديه المعلومات التعاون في نقلها إلى الشخص الذي يجهلها ).

<sup>3</sup> - الخصائص الأساسية لخدمة النقل للمسافر هي المعلومات المتعلقة بالخدمة والوجهات والتاريخ والساعة ومدة الرحلة والتوقف والخدمات السياحية الأخرى إن وجدت ومعرفة سعر الخدمة وأيضا كيفية أداء الخدمة ومقدم الخدمة.

يجب عليهم إبلاغ الراكب بالسعر الإجمالي للرحلة بشكل واضح وصريح على أن يشتمل السعر المعلن عنه على جميع الهوامش والرسوم التجارية. أما بالنسبة للعروض الترويجية أو التخفيضات في الأسعار يجب أن تكون مضبوطة بتواريخ صلاحية تلك الأسعار بالإضافة إلى مقدار الضرائب المضافة إلى هذا السعر وفي حالة غياب هذا يمكن معاقبة المروجين على أساس أنها إعلان زائف بالإضافة إلى أنه يجب أن تكون تلك الأسعار بالعملة الوطنية<sup>1</sup>.

### ب . الالتزام بعدم التضليل:

بعد الإعلان بإحدى الطرق التي أقرها المشرع لتقديم المعلومة للطرف الآخر لكن بشرط أن لا تكون مضللة له.

ففي مجال النقل البحري للأشخاص تكون تلك النشرات التي تنشرها وكالات السفر في بعض الأحيان جذابة للغاية وتحتوي على رسائل واعدة في بعض الأحيان بعيدة عن الواقع.

فالتضليل في الإعلان يعتبر جريمة يعاقب عليها القانون، فالمشرع الجزائري أنشأ أعوان لقمع الغش وذلك حماية للمستهلك. وأعطاهم حماية قانونية في ايطار أدائهم لمهامهم<sup>2</sup>.

### 2 . المعلومات المتحصل عليها عن الرحلة:

المعلومات المتحصل عنها عن الرحلة والمتمثلة في تلك المدونة على التذكرة من بيان المعلومات حول الناقل والراكب وما يتعلق بالرحلة من سعر ووجهة ووقوف.

<sup>1</sup> - LAURE. GRACH. Les droites de passagers dans le transport maritime. Centre de Droites Maritime et des Transports. 2003 -2004.P 19.

<sup>2</sup> - نص عليها المشرع الفرنسي في المادة 2 / 121 L من قانون الاستهلاك والمشرع الجزائري في المادة 28 من الأمر 0204 الذي يحدد القواعد المطبقة على الممارسات التجارية المؤرخ في 15.08.2004، ج رعد 41.

فطبقا للقانون الفرنسي المعلومات تلك تقدم أمرين مختلفين : معلومات متعلقة بموضوع العقد ومعلومات ذات طابع قانوني بحيث تعلم المستهلك بالحماية المنصوص عليها قانونا.

هذه المعلومات يجب أن تكون مكتوبة فهل هذه الكتابة هي مطلوبة لصحة العقد أم فقط للإثبات؟ من خلال الاجتهادات القضائية ترى أنه عندما يقضي القانون كتابة المعلومات يفترض أنها لغرض الإثبات وليس لصحته.

### ثالثا: الوثائق المتعلقة بالإعلام

طبقا للشكلية المطلوبة في عقد النقل البحري للأشخاص فإنه في معظم الأحيان يستخدم وثائق مكتوبة يمكن إعطائها للراكب أو يستخرجها عن طريق الانترنت.

#### 1 . الوثائق المكتوبة المقدمة للركاب:

يمكن إعلام الركاب من خلال الوثائق المختلفة التي لا يتم تسليمها في نفس الوقت فيمكن أن تسلم له قبل أو بعد إبرام العقد وايضا تجمع الوثائق التي يتم تسليمها للمسافر لضمان أن تكون معلوماتهم في ثلاث فئات وهي:

- \* إعدادا العقد : تتمثل في كتيبات أوكتالوجات.
- \* إدراك العقد : تتمثل في استمارة الحجز، تذكرة السفر.
- \* التنفيذ الصحيح للعقد : تتمثل في الكتاب السياحي<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> – LAURE.GRACH. Les droites des passagers dans le transport maritime. p 33

أ . إعداد عقد السفر:

• الكتيبات والكتالوجات والمواد الإعلانية الأخرى :

لإبلاغ العملاء المستقبليين ( المسافرين ) قبل إبرام العقد، يقوم منظمو الرحلات البحرية وشركات الطيران بنشر كتالوجات تعطيها لعملائهم قبل إبرام العقد.

هذه الإعلانات هي التي تجذب العملاء من خلال تقديم رحلات مختلفة فهذه الكتيبات جيدة في العرض لكنها معقدة أيضا نظرا لكمية المعلومات التي يجب أن تحتوي عليها الرحلة وتشمل:

- كتالوج وهو وصف الرحلة البحرية والسفن المقترحة.
- السعر وجدول مواعيد المغادرة.
- الشروط الخاصة مع الإشارة إلى عقد المرور.
- اقتراح عقد التأمين<sup>1</sup>.

• الشروط العامة :

لضمان المعلومات للركاب وتضمنين العقد للعناصر الأساسية ( الوجهة . التاريخ . اسم الراكب....) يتم استخدام في مجال نقل الركاب والرحلات البحرية بحيث تصل إلى الراكب إما بتضمينها في الكتيب مع الإشارة إليها في استمارة التسجيل ويكون هذا قبل إبرام العقد ومع ذلك لا يتم إبلاغ جميع العناصر للعميل بل فقط شروط عقد المرور إذا كان يقدم الطلب إلى منظم الرحلة وإلا فإنه سوف يأخذ علما بها عند إصدار تذكرة المرور وذلك يكون بعد إبرام العقد أو يمكن معرفتها مباشرة لدى نقاط البيع المتمثلة في وكالة السفر أو شركة النقل، فحينها سيتمكن من أخذ العلم في وقت الحجز وهذا يعني إبرام العقد.

<sup>1</sup> - art L211/8 de Code du tourisme.

فالبنود المتعلقة بالشروط العامة تتمثل في التذكرة، المسؤولية أوردها الأمتعة والأشياء الثمينة، الحيوانات الأليفة أما البنود المتعلقة بالشروط الخاصة تتمثل في المسؤولية والواجبات على الركاب، مسؤولية والتزامات الناقل الإصابة الجسدية أو وفاة الراكب.

ب . إدراك العقد :

•المستندات التي تنفذ عقد بيع السفر :

يتم توفير المعلومات أيضا للركاب من خلال العقد ومن خلال مجموعة من المعلومات الالزامية. فالعقد يبرم ويكون في صياغته وثيقتين نموذج التسجيل الذي يسمح للعميل بحجز الرحلة، والتذكرة التي يحصل عليها عندما يدفع الثمن كاملا.

ففي البداية يقوم العميل باستكمال استمارة التسجيل التي تسمح له بحجز رحلته.

العميل لا يحصل على التذكرة إلا بعد دفع ثمنها في الوقت المحدد لكنه حر في عدم الدفع. فيعتبر بأنه ألغى رحلته. ففي النقل البحري يتم إصدار التذكرة من قبل شركة النقل ويمكن سحب التذكرة أو إرسالها بالبريد إلى العميل.

فالعقد بيع السفر *La vente de voyage* حسب التشريع الفرنسي له طبيعة معقدة. فهو عقد يمكن أن نعتبره يتشكل على مرحلتين، الاولى هي وعد بالبيع وهو عقد مبدئي يتمثل هدفه في الحفاظ على حجز الرحلة خلال الفترة المتفق عليها، ثم العقد النهائي الذي يلزم البائع والمشتري ويتحقق ذلك عن طريق الدفع من جانب المشتري في الوقت المحدد <sup>1</sup>.

<sup>1</sup> – J. Ghestin. Traité de droit civil. formation du contrat. LGDJ. 3ème ed 1993. n 413. P371.



## ج . التنفيذ الصحيح للعقد :

## • المستندات التي تسمح بالتنفيذ الصحيح للعقد :

تتمثل في بطاقة الصعود للسفينة ويتحصل عليها من قبل الناقل عند تقديمه تذكرة المرور له وبمجرد صعود الراكب للسفينة يبدأ التزامه بالأمن.

أيضا كتيب الرحلات البحرية يعد وثيقة تتعلق بتنفيذ العقد والتي تتضمن العديد من الأقسام تمثل الخدمات الإضافية مثل الوجبات المدرجة في سعر الرحلة. الغرض من هذه الممارسة هو تجنب النزاعات بين المسافرين ومقدمي خدمات الرحلات حول ما إذا كانت تلك الخدمة مدرجة أم لا في سعر الرحلة.

فهذه الوثائق التي تصاحب عقد النقل البحري للأشخاص عديدة ولها قيمة تعاقدية وتبرز هذه القيمة عندما لا يوقع العميل على وثيقة ولا يتم تسليمها إليه إلا بعد إبرام العقد.

## 2 . الوثائق المقدمة للركاب عن طريق الانترنت :

يمكن للناقل أو وكالة السفر تحويل الوثائق اللازمة لإعلام الركاب ثم إبرام عقد النقل عن بعد أي عن طريق الشبكة المعلوماتية. لكن استبدال الوسط الورقي بوسط الكتروني أي غير مادي يثير مشكلات محددة خاصة فيما يتعلق بمظهر الرضا أو الشكليات الخطية<sup>1</sup>.

المشرع الفرنسي تظن لهذا الإشكال وقانون الالتزامات لديهم طور شكلا يحمي فيه المصالح الضعيفة غير أنه من مظاهر عقد بيع السفر تقديم معلومات قبل التعاقد في شكل مكتوب بحيث يمنع إجراء هذه المعاملات عن طريق الانترنت وهذا ما دفع بالمشرع

<sup>1</sup> – art 1316 /1 de cod civil : L'écrit sous forme électronique est admis en preuve au même titre que l'écrit sur support papier, sous réserve que puisse être dûment identifiée la personne dont il émane et qu'il soit établi et conservé dans des conditions de nature à en garantir l'intégrité.

الفرنسي<sup>1</sup> إلى تكييف قواعد الإثبات وشكل قانون العقود مع تحديد شروط التبادل الالكتروني للإيجاب والقبول من خلال التأكد من أن المستهلك لديه الوسائل اللازمة لتحديد وتصحيح الأخطاء في طلبه.

أما المشرع الجزائري لم ينص صراحة على مثل هذه الحالة في التقنين البحري غير أنه يستشف من القوانين الأخرى كالقانون المدني في المواد 323 مكرر و 327 / 2 اللتان تكلمتا عن الكتابة الالكترونية والتوقيع الالكتروني وهذا دليل على أن المشرع الجزائري حدى نفس النهج الذي تبعه المشرع الفرنسي من خلال تعديل قواعد الإثبات المنصوص عليها في القانون المدني.

فالشكالية في الكتابة لم تكن مواجه مشاكل إلا بعد التصديق على الكتابة الالكترونية والمشرع الجزائري لم يتعرض لمسألة تنازع أدلة الإثبات عندما قام بتعديل القانون المدني وإدخال الكتابة في الشكل الالكتروني كدليل للإثبات، وهذا عكس المشرع الفرنسي الذي عالج هذه النقطة بمناسبة تعديله للقانون المدني بموجب القانون 280 . 2000 المؤرخ في 13 مارس 2000 والمتعلق بإصلاح قانون الإثبات لتكنولوجيا المعلومات والتوقيع الالكتروني وتحديدا المادة 1316. 2 التي تنص على أنه: "عندما لا ينص القانون على قواعد مخالفة أو عندما لا يكون هناك اتفاق متكافئ في إثبات الالتزامات والحقوق بين الأطراف يبيث القاضي في النزاعات القائمة حول الإثبات بالكتابة عبر تحديد السند الأكثر مصداقية أيا كانت دعامته وذلك عن طريق استخدام كافة الطرق المتوفرة لديه"<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - في 13 . 03 . 2000 صدور قانون تكييف الأدلة للتكنولوجيا المعلومات والمتعلقة بالتوقيع الالكتروني، وأيضاً صدور قانون 21 يونيو 2004 من أجل الثقة في الإقتصاد الرقمي وأيضاً تكييف المشرع الفرنسي الحق في متطلبات تطوير الإقتصاد الرقمي وذلك على النحو الذي دعا إليه التنظيم الصادر في 8 يونيو 2000 والذي يسمح للوكالات السفر وشركات الطيران أن تتبع رحلاتها عبر الانترنت .

<sup>2</sup> - L'article 1316-2 Stipule que : « lorsque la loi n'a pas fixé d'autres principes et à l'absence de convention valable entre les parties, le juge règle les conflits de preuve littérales en déterminant par tous moyens le titre le plus vraisemblable quel qu'en soit le support. »

ما يمكن ملاحظته من النص أن المشرع أعطى للقاضي سلطتين الأولى : صلاحية البث في النزاعات القائمة حول وسائل الإثبات وتحديد الأكثر مصداقية، والثانية : هي سلطة تقديرية واسعة في عملية التحديد فهو الذي يرجح واسطة إثبات أخرى، بمعزل عن الدعامة ورقية كانت أو الكترونية وذلك باستخدام الطرق المتوفرة لديه.

فإبرام العقد عن طريق الانترنت لا يغير المتطلبات القانونية بآليات تكوين العقد بحيث يتم تشكيل العقد من خلال اجتماع الإيجاب والقبول ولكن على مستوى تقني يفترض تكيفات لحماية المستهلك. فالإيجاب لا بد أن يطابق المادة 19 و 20 من قانون 24 يونيو 2004، الإعلان قد يتخذ أشكالاً مختلفة<sup>1</sup> وحماية للمستهلك، بحيث ينص في القانون على أن الإعلانات التي يتم إصدارها الكترونياً يجب أن تكون محددة بشكل واضح مثلما يجب تحديد هوية صاحب الإعلان بوضوح، أما المستهلكون يجب حمايتهم من خلال المواد L12 و L15/1 من قانون الاستهلاك.

أما بالنسبة للقبول وطبقاً للمادة 1369. 2 من القانون المدني يستفاد منها أنه لكي يبرم العقد بشكل صحيح يجب أن يكون لدى المرسل إليه العرض فرصة تحقق من تفاصيل الأمر وتصحيح أي أخطاء قبل تأكيدها للتعبير عن قبولها ويجب على العارض بعد ذلك الاعتراف بالطلب دون تأخير غير مبرر بالوسائل الالكترونية.

وعليه هذه المادة تحدد شروط تشكيل العقد، فالقبول يكون بمجرد النقر ويتم هذا العقد على ثلاثة مراحل:

- عرض عبر الانترنت.
- القبول الذي يمكن أن يتم إما عبر البريد المكتوب أو عبر الانترنت.

<sup>1</sup> - الإعلان قد يظهر أسفل الشاشة، وقد يظهر بسرعة كبيرة بين صفحات عرض الموقع الالكتروني وقد تتخذ الإعلانات شكل الرسائل ومواقع الويب.

- إقرار البائع باستلام الطلب الذي تلقاه من العميل ويعتبر الأمر والإقرار بالاستلام مستقبلا عندما يمكن للأطراف الوصول إليه وهكذا المستهلك يفكر بطريقة عقلانية يكون قادرا على إثبات حقيقة أمره. أما بالنسبة للدفع فيكون بطرق الالكترونية وذلك باستخدام بطاقة الائتمان من خلال نظام الدفع الآمنة<sup>1</sup> ويمكن بعدها للعميل الحصول على التذكرة عن طريق طباعتها عن بعد.

### الفرع الثاني: الحماية ضد العراقيل التي تواجه الالتزام بالإعلام

تنص العقود لنقل الركاب على أنه يمكن للطرفين سواء كان الراكب أم الناقل أم منظم الرحلة، التشكيك في التزاماتهم، إما عن طريق إلغاء العقد الذي لديهم وإما عن طريق تعديل محتوى التزاماتهم. ويتم تبرير هذا بحقيقة أن الحجز للرحلة يتم مقدما في وقت مبكر وأنه بين تاريخ التسجيل وتاريخ المغادرة يمكن أن تؤدي أحداث غير متوقعة مختلفة للعميل تعرقل تحقيق مشروعه أو تعرقل تنفيذ العقد من قبل الناقل أو منظم للرحلة.

وبذلك سنتناول بالدراسة إلغاء العقد أولا والتعديلات التي تطرأ عليه ثانيا ودور جمعيات حماية المستهلك في حمايته ثالثا.

#### أولا: إلغاء العقد

يحق لطرفي عقد النقل البحري أن يتراجعا على الالتزامات التي قطعها على نفسيهما دون أن يضطرا بالضرورة إلى الإعتماد على خطأ من الطرف الآخر دون تحمل أي مسؤولية.

<sup>1</sup>- في الجزائر يعتبر الأمر 03-11 المتعلق بالنقد والقرض، أول قانون تضمن التعامل الالكتروني الحديث في القطاع المصرفي خصوصا المادة 69 منه، بعدها جاء الأمر 05-06 المؤرخ في 23 أوت 2005 بالأخص المادة الثالثة منه حيث استعمل مصطلح وسائل الدفع الالكتروني وبعدها القانون 05-02 المؤرخ في 06 فيفري 2005 أضاف بابا رابعا إلى الكتاب الرابع من القانون التجاري بالتحديد الفصل الثالث منه المتضمن بطاقات السحب والدفع.

هذا الحق هو جيد بالنسبة للراكب المستفيد ولكنه خطير على الناقل أو الوكالة ومن جهة أخرى هو مناسب للمحترفين المستفيدين، ولكنه خطير على العميل.

هنا يجب التوفيق بين المصالح المتقابلة : مصلحة العميل أو الراكب الذي يرغب من تحرير نفسه من التزاماته بالسفر ومن المهنيين الذين لا يرغبون في الخسارة المالية الناتجة عن الانسحاب.

وبهذا نتناول إلغاء العقد من قبل الركاب وإلغاء العقد من قبل الناقل أو المنظم.

### 1 . إلغاء العقد من قبل الركاب :

يمكن للراكب الذي لا يمكنه القيام بالرحلة التي حجزها إلغاؤها. ففي فرنسا كان عقد النقل البحري للركاب سنة 1966 ينص على أحكام تكميلية عامة. وتتص الممارسة التعاقدية في كثير من الأحيان على هذا الفراغ القانوني من خلال النص في عقود بيع رحلة على بنود الإلغاء التي تسمح له بالحصول على المبالغ التي دفعها. وهذا مرهون بتقديم الطلب ولدفع تعويض يتفاوت مقداره تبعا لتاريخ المغادرة، لكن لا يزال بإمكان الراكب طلب الفسخ.

#### أ . طلب الفسخ :

يمكن للعميل إلغاء رحلته قبل الموعد المحدد لسداد مبلغ الرحلة أو بعد هذا التاريخ وفي كلتا الحالتين للحصول على استرداد المبالغ المدفوعة، يجب عليه إبلاغ البائع أو ممثله سواء كان الناقل أو منظم الرحلة بقراره بإلغاء الرحلة.

لكن من حيث المبدأ، العقد ينص في بعض الأحيان على شروط دقيقة للغاية لطلب الفسخ أو الإلغاء، لكن يشترط المشرع الفرنسي أن يكون الإخطار كتابيا. فتاريخ الإلغاء يتحدد بتاريخ وصول الإلغاء للناقل. ففي حالة غياب هذا التاريخ يمكن للراكب أن يستند إلى إما تاريخ الإرسال أو تاريخ الإستلام للإلغاء.

أما بالنسبة للدفعة الاولى من المبلغ والتي عادة يخضع تسجيل السفر إلى لدفع 25 % من سعر الرحلة المسبقة كدفعة مقدمة ولكن غالبا ما يتم استردادها إذا تم الإلغاء في الوقت المناسب هذا بالنسبة للمشرع الفرنسي.

بينما المشرع الجزائري قد نص في التقنين البحري على أن كل مسافر يلتزم بأجرة السفر كاملة لا يحضر على متن السفينة في الوقت المحدد للركوب قبل السفر وكذلك خلال الرحلة قبل المهلة المحددة لكل نهاية<sup>1</sup>. وأيضا يجوز للمسافر أن يفسخ عقد السفر ويطلب إرجاع أجرة السفرة بإبلاغ الناقل كتابيا قبل سبعة أيام عمل من التاريخ المحدد لمغادرة السفينة وإذا لم يستطع الناقل بالرغم من محاولاته من ايجاد من يحل مكان المسافر فله الحق ببيع ثمن أجرة السفر وإذا وجد من يحل مكان المسافر فله الحق بعمولة لا تزيد عن 10 % من أجرة السفر<sup>2</sup>.

أما في حالة الوفاة أو المرض أو في حالة أخرى لا تتعلق بالمسافر حاصلة قبل بدء السفر وتحول دون ركوب المسافر يفسخ العقد إذا أعلم المسافر أودو حقه الناقل قبل التاريخ المحدد لمغادرة السفينة. وإذا تم هذا الإعلام قبل خمسة أيام عمل من الركوب ترد أجرة السفر بكاملها مقابل إرجاع التذكرة وإذا سبقت عملية الفسخ للعقد مغادرة السفينة حق للناقل الاحتفاظ بربع أجرة السفر إلا إذا وجد الناقل من يحل مكان المسافر وفي هذه الحالة يحق له الاحتفاظ بعمولة لا تزيد عن 10 % من أجرة السفر<sup>3</sup>.

وهذا ينطبق على أفراد العائلة للمسافر المعاق أو المتوفى الذين كان ينبغي أن يسافروا معه إذا طلبوا ذلك<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - المادة 830 من ق ب ج.

<sup>2</sup> - المادة 831 من ق ب ج.

<sup>3</sup> - المادة 832 من ق ب ج.

<sup>4</sup> - المادة 833 من ق ب ج.

فأجرة السفر تعد مكتسبة بكاملها من الناقل عندما تبدأ الرحلة حتى إذا طرأ خلال هذه الأخيرة حادث يخص الشخص المسافر ويعيقه عن متابعة السفر. وإذا كانت هذه الإعاقة بسبب المرض أو الوفاة يمكن في هذه الحالة إرجاع جزء من أجرة السفر التي تمثل كلفة الغذاء التي لا يكون انتفع بها على أن تكون كلفة الغذاء داخلة في أجرة السفر<sup>1</sup>.

بالنسبة للتعويض الذي يقدمه معظم وكلاء السفر وشركات الطيران للراكب في شروطهم العامة المتعلقة بإلغاء العقد قبل الصعود وهنا بدفع تعويض يتفاوت مقداره حسب تاريخ المغادرة.

### • القوة القاهرة:

القوة القاهرة تسمح للراكب بتجنب التعويض الذي يكون نتيجة إلغاء الرحلة. فهذه القوة القاهرة أو الحدث غير المتوقع عادة في وقت الحجز وهوتقدير دقيق، وقد أشار إليها المشرع الجزائري بعبارة: ".....أوفي حالة أخرى لا تتعلق بالمسافر حاصلة قبل بدء السفر.....". واشترط أيضا لكي يتحصل على المبلغ الكلي الذي دفعه إرجاع التذكرة وإعلام الناقل قبل خمسة أيام عمل من الركوب.

### 2. الإلغاء من قبل الناقل:

يجب على الناقل الإقلاع بالسفينة في التاريخ والميناء المحدد الذي اتفق عليه مع الراكب وإلغاء الرحلة من قبله هوتعدي على حق الراكب ونظرا للضرر الذي قد يحصل للراكب انطوت حمايته في فرنسا على تعويض تذكرة السفر أو اختيار رحلة بديلة<sup>2</sup>. فقانون 1996 يوفر حماية جيدة للراكب مقارنة بقانون 1966 الذي يوفر حماية أقل ففي قانون 18 يونيو 1996 كان يرجع التقصير للناقل ومعناه أن الناقل الذي يلغي طوعا الرحلة يتعرض

<sup>1</sup> - المادة 834 من ق ب ج.

<sup>2</sup> - art 102 de loi no 92-645 du 13 juillet 1992 fixant les conditions d'exercice des activités relatives à l'organisation et à la vente de voyages ou de séjours .

إلى العقوبات العادية ويمكن للراكب المطالبة بالتعويض المحدد بدون أن يضيف له الأضرار اللاحقة له.

إلى جانب هذا وجود القوة القاهرة فإذا أثبت الناقل أن الإلغاء للرحلة كان نتيجة قوة القاهرة أخطأ من العملاء، العقد يتم إنهاؤه دون تعويض ومن الأمثلة حول القوة القاهرة نشوب حريق في السفينة أخطأ العملاء المتمثل بعدم إحضار الوثائق اللازمة كجواز السفر فهنا الرحلة تلغى بالنسبة للراكب.

### ثانيا : التعديلات التي تطرأ على العقد من قبل الناقل

المبادئ العامة المطبقة في المسائل التعاقدية تمنع التعديل الانفرادي للعقد وتلزم الطرفين بالوفاء بالالتزامات المنصوص عليها ومع ذلك فإن المخاطر خاصة المتعلقة بالملاحة البحرية قد تلزم التعديل في الالتزامات ويمكن أن يحدث التغيير أو التعديل قبل الرحلة أو بعد الرحلة<sup>1</sup>.

### 1 . التعديلات قبل الرحلة:

هذه الفرضية تتراوح بين تاريخ التسجيل والمغادرة، فقد تطرأ بعض الأحداث تؤدي إلى التشكيك في التزامات معينة من قبل البائع أو الناقل. فطبقا للمادة 20 من القانون الصادر في 13-07-1992<sup>2</sup> والمادة 101 من المرسوم 15-06-1994<sup>3</sup> في القانون الفرنسي تمنح الناقل الحق في تعديل العقد بشروط محددة للغاية بحيث يؤدي إلى استحالة الحفاظ على العقد الأولي. ومن بين هذه الأحداث كما سبق الإشارة إليها القوة القاهرة ففي مثل هذه الحالة

<sup>1</sup> - LAURE.GRACH. Les droites des passagers dans le transport maritime . p 70.

<sup>2</sup> - Loi n°92-645 du 13 juillet 1992 fixant les conditions d'exercice des activités relatives à l'organisation et à la vente de voyages ou de séjours.

<sup>3</sup> - Décret no 94-490 du 15 juin 1994 pris en application de l'article 31 de la loi no 92-645 du 13 juillet 1992 fixant les conditions d'exercice des activités relatives à l'organisation et à la vente de voyages ou de séjours



يقع على الناقل التزام بإخطار الراكب كتابيا في أقرب وقت ممكن بالتغيير مع الإقرار باستلام الإخطار إما بإنهاء العقد أو قبول التغييرات المقترحة.

فالوكالة التي لا تحترم هذا الالتزام تتحمل المسؤولية الكاملة عن الإزعاج الذي يسببه للراكبين الذين لا يمكنهم الاستفادة من هذه المعلومات. فالراكب عليه أن يحدد خياره في أقرب أجل ممكن إما بإلغاء العقد دون جزاء والحصول على ثمن المستحقات المدفوعة أو قبول التغييرات المقترحة في هذه الحالة يوقع الطرفان على تعديل للعقد يحدد التعديلات التي تم إجراؤها<sup>1</sup>.

ويجب خصم الانخفاض المحتمل في السعر من المبالغ المتبقية، أما إذا كان قد تم سدادها بالفعل فيتم في نهاية الأمر رد الدفعة الزائدة، هذا كله لا يحرم الراكب من اتخاذ إجراء ضد الناقل إذا كان يعتقد أنه تضرر من تلك التغييرات والتعديلات التي طرأت على العقد.

## 2 . التعديلات بعد المغادرة:

في بعض الأحيان قد يشتكي الراكب من الحوادث التي تعترض رحلاتهم أوتجعلهم أقل راحة ولا يتم احترام الجدول الزمني والخدمات المجدولة أو تغيير المسار للرحلة أوإزالة التوقف. كل هذا يؤدي إلى سوء تنفيذ العقد من قبل الناقل، فالراكب قد يجد نفسه أمام وضعيتين، الاولى تكون بوصوله إلى وجهته المقررة لكن بخلاف ما تم الوعد به، أولا يصل الراكب إلى وجهته بسبب توقف في الرحلة<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - LAURE.GRACH. Les droites des passagers dans le transport maritime . p 72.

<sup>2</sup> art 103 de Décret no 94-490 du 15 juin 1994 pris en application de l'article 31 de la loi no 92-645 du 13 juillet 1992 fixant les conditions d'exercice des activités relatives à l'organisation et à la vente de voyages ou de séjours -

في هذه الحالات وفي حالة عدم وجود اتفاق ودي بينه وبين الناقل يستطيع أن يطالبه بالتعويض القانوني عن الاضرار التي لحقت به أوحتى استرداد ثمن الرحلة، أما نظام المسؤولية يختلف باختلاف ما إذا كان نقلا بسيطا أم رحلة بحرية.

#### أ . النقل البسيط<sup>1</sup>:

في هذه الحالة يتحمل الناقل البحري التزامه بتأمين الرحلة المحددة للراكب، بحيث يجب عليه المغادرة في الموعد المحدد، واتباع المسار المخطط له وجعل التوقفات مجدولة وتصل إلى ميناء الوجهة المقصودة في التاريخ المحدد<sup>2</sup>.

لكن وبما أن هذا الالتزام يخضع لمخاطر الملاحة وأخطارها فهويعد مجرد التزام أداء ومن ثم للقبطان الحق بل واجب عليه عندما تكون سلامة الركاب على المحك تأخير المغادرة أو تعديل الرحلة وفقا للظروف الغير متوقعة سواء كانت أوضاع طقس مثل (الإعصار) أو ظواهر سياسية مثل ( القتال المسلح في الموانئ مما يضطر للتوقف ).

ففي مثل هذه الحالات الركاب لا يملك الحق من تقديم شكوى ضد الناقل نتيجة عدم أدائه لالتزامه.

#### ب . الرحلة البحرية : Croisières Maritimes

الأصل أن القانون البحري للمسافرين نشأ لتنفيذ رحلة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول<sup>3</sup>. فتمارس هذا النوع من النقل كبريات الشركات للملاحة التي تعود عليها بأرباح

<sup>1</sup> - النقل البسيط معناه : رحلة بالقارب من نقطة إلى أخرى وهويتعارض مع الرحلة البحرية التي تنطوي على رحلة إلى البحر مع التوقفات والخدمات الاخرى بمعنى رحلة شاملة.

<sup>2</sup> - أما في حالة عدم تنفيذ الالتزامات من قبل الناقل جاز للراكب شريطة أن يثبت خطأ الناقل الحصول على إلغاء العقد وتعويض الأضرار.

<sup>3</sup> - اوسهلة عبد الرحيم، المرجع السابق، ص20.

طائلة وهذا مرتبط بارتفاع المستوى المعيشي لسكان الدولة المتقدمة<sup>1</sup>. فأوجد الناقلين البحريين صورة جديدة من صور النقل البحري وهي الرحلات البحرية السياحية. تستخدم فيها سفن ركاب متخصصة عملاقة تجوب عادة البحار والمحيطات وتنظم الأفواج السياحية زيارة المناطق الأثرية وأشهر الاماكن القريبة من الموانئ التي تحوز شهرة عالية<sup>2</sup>.

### الفقرة الاولى : تعريف الرحلة البحرية السياحية<sup>3</sup>

عرض المشرع المصري في قانون التجارة البحرية من خلال المواد 273 إلى 278 الأحكام المتعلقة بالرحلات البحرية السياحية<sup>4</sup> فهي عقد مشترك بين المسافر والمكاتب السياحية التي تنظم الرحلة عن طريق عرض شروط الاشتراك ويكون القبول عن طريق التقدم للاشتراك<sup>5</sup>.

غير أن المشرع الجزائري لم يتعرض لهذا النوع من الرحلات ويمكن هذا يرتبط بالاقتصاد من جهة ومن جهة اخرى نقص التشجيع السياحي في مثل هذا المجال واعتبر منظم الرحلة كالناقل البحري للأشخاص ومعنى هذا تطبق نفس الأحكام عليه.

فعقد الرحلات السياحية البحرية لا يختلف عن عقد النقل البحري لأن نقل الاشخاص هو الهدف من ورائه بيد أن الغاية منه ليس النقل إنما الاستجمام والسياحة، لكن هذا لا يمنع من

<sup>1</sup> - محمود سمير الشرقاوي، محمد القليوبي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004، ص284.

<sup>2</sup> - عبد الحميد مرسى عنبر، المرجع السابق، ص540.

<sup>3</sup> - « la croisière maritime est l'activité qui consiste à offrir est à fournir à des clients ,dénommés croisiéristes ,une prestation principale de voyage maritime,dans des conditions particulières de confort et d'agrément prestation généralement accompagnée de prestations complémentataires ».Pierre Benassies ,Christian Scapel,Droit Maritime,LGDJ,2006,p813.

<sup>4</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص540.

<sup>5</sup> - تعرض للرحلة البحرية السياحية المشرع المصري والفرنسي من خلال المواد 47 إلى 49 من القانون الفرنسي الصادر في 18-06-1966. وفي المادتين 78 و79 من المرسوم الفرنسي الصادر في 31-12-1966 المكمل لاحكام القانون المذكور، وللمزيد من المعلومات راجع :

اشتراك عقد النقل البحري للمسافرين مع عقد الرحلات السياحية في الخصائص والآثار... إلخ.

### الفقرة الثانية : تكوين العقد وإثباته

عند إبرام عقد الرحلات البحرية السياحية يسلم منظم الرحلة لكل مشترك اولكل مجموعة من المشتركين تذكرة الرحلة وإلا كان عقد تنظيم الرحلة باطلا وللمشترك وحده حق التمسك بهذا البطان<sup>1</sup>.

هذا يدل على أن المشرع المصري حدى نفس نهج المشرع الفرنسي باعتبار حق البطان يكون بيد المشترك وحده طبقا لنص المادة 47 من قانون 18 جوان 1966.

فالبطان المقصود به هنا هوإفراغ عقد الرحلة في قالب شكلي هوالتذكرةBiellet غير أنه إذا لم يفرغ في هذا القالب يصبح العقد باطلا وهذا البطان مقرلمصلحة المشترك دون منظم الرحلة<sup>2</sup>.

التذكرة يجب أن تتوفر على معلومات، وباستقراء المادة 78 من المرسوم 31ديسمبر 1966<sup>3</sup> الفرنسي فنلاحظ أن التذكرة يجب أن تتوفرعلى<sup>4</sup>:

- اسم السفينة
- اسم منظم الرحلة وعنوانه
- اسم المسافرين وعنوانه

<sup>1</sup> – المادة 264 من ق ت البحرية المصري وأيضا أشار إليها المشرع الفرنسي في المادة 47 من القانون 420.66 المتعلق بعقود استغلال القانون البحري الفرنسي:

"Les organisateurs de croisière maritime doivent délivrer à chaque passager ou groupe de passagers, sous peine de nullité du contrat, un titre de croisière.

Seul le passager peut faire valoir cette nullité."

<sup>2</sup> - Pierre Benassies, Christian Scarpal, Droit Maritime, p815.

<sup>3</sup> - Décret n°66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes.

<sup>4</sup> – هذه المادة تقابلها المادة 275 من قانون التجارة البحرية المصري.

- درجة السفر ورقم الغرفة التي يشغلها المسافر في السفينة
- ثمن التذكرة وبيان النفقات التي يشملها هذا الثمن
- تاريخ القيام والعودة
- الخدمات التي يتعهد منظم الرحلة بتقديمها للمسافر المشترك فيها

بالإضافة إلى تقديم التذكرة يشترط المشرع المصري اقتداءا بالمشرع الفرنسي طبقا للمادة 256 من ق ت البحرية على أنه: "يسلم منظم الرحلة للمسافر بالإضافة إلى تذكرة الرحلة دفترًا يشمل على قسائم تبين في كل منها الخدمات التي يتعهد منظم الرحلة بتقديمها للمسافر على البر في الميناء المذكور في القسيمة".

معنى هذا أن التذكرة ليست وحدها دليل على وجود العقد وإنما أيضا دفتر الرحلة. فكلاهما يشكلان تكوين عقد الرحلة البحرية السياحية<sup>1</sup>، فهذا الدفتر يعد بمثابة تحديد لمسؤولية منظم الرحلة وأيضا إحاطة المسافر بكل المعلومات والخدمات المقررة له في البر<sup>2</sup> وكي لا يعفى المنظم نفسه من هذه الخدمات.

### الفقرة الثالثة : الالتزامات الناشئة عن عقد الرحلة البحرية السياحية

تقع على عاتق منظم الرحلة الذي يبرم عقد النقل مع الناقل فتقع على عاتقه الالتزامات الخاصة بالرحلة حيث نصت المادة 273 من قانون التجارة البحرية على أنه في حالة الرحلات البحرية السياحية يلتزم منظم الرحلة قبل المشتركين فيها تنفيذها وفقا للشروط

<sup>1</sup> -« Le biellet est le cornet constituant le croisière ». Martine Remond Guilliond ,Droit Maritime ,2<sup>eme</sup> edition ,1993,p472.

Art 78 de Décret n°66-1078 : Chaque passager doit recevoir, outre le billet de croisière qui matérialise le contrat de passage, des coupons correspondant pour chaque escale aux services à fournir à terre réunis en un carnet de croisière.

Le billet de croisière et le carnet de croisière constituent le titre de croisière.

<sup>2</sup> - René Rodiere ,Droit Maritime,p409.

المنصوص عليها في عقد تنظيم الرحلة أو الشروط المعلن عنها<sup>1</sup>.

الواضح أن التزامات منظم الرحلة كلها عقدية أساسها عقد الرحلة المتمثل في التذكرة ودفتر الرحلة البحرية السياحية والتزام منظم الرحلة هنا هو التزام بتحقيق نتيجة<sup>2</sup>.

فمنظم الرحلة البحرية ملزم بتقديم كافة الخدمات سواء على السفينة أو حتى على البر<sup>3</sup> التي يعهد بها للمشارك. فيسأل منظم الرحلة عن أي ضرر يصيب المسافر في أمتعة أو في جسد أثناء تنفيذ عقد النقل البحري<sup>4</sup>. أما إن أصاب المشارك ضررا في البر فيسأل وفقا للقواعد العامة. هذا بالنسبة لالتزامات منظم الرحلة بينما المشارك فيها أي المسافر فيقع عليه التزام بدفع الأجرة أي المقابل لهذه الرحلة السياحية والتمن يكون وفق ما اشترط عليه في الأول.

### ثالثا: دور جمعيات حماية المستهلك في حمايته

أولت الدولة أهمية بالغة لانشاء جمعيات حماية المستهلك نظرا للدور الذي تقوم به كأحد أهم الفاعلين في تنشيط الحياة الاقتصادية والاجتماعية في المجتمع. فالمشرع الجزائري اعترف بها من خلال القانون رقم 31/90<sup>5</sup> المتعلق بالجمعيات فمنح لها عدة صلاحيات

<sup>1</sup> - عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص128. وأيضا أشار إليها المشرع الفرنسي في المادة 48 من قانون 440.66 السالف الذكر بقوله :

Le manquement à l'une des obligations inscrites au titre de croisière engage la responsabilité de l'organisateur de croisières, sauf si celui-ci établit qu'il s'agit de l'exécution du contrat de transport proprement dit.

<sup>2</sup> - Martin Remond –Gouilloud,Droit Maritime,p473,N790.

<sup>3</sup> - عبد الفتاح الترك، المرجع السابق، ص543.

<sup>4</sup> - المادة 48 من المرسوم 18 جوان 1966 الفرنسي، وأيضا تطبق أحكام المواد 256 إلى 272 من قانون التجارة البحرية المصري.

<sup>5</sup> - قانون رقم 31/90، المؤرخ في 04-12-1990 المتعلق بتنظيم الجمعيات الجريدة الرسمية 53 الصادرة في 1990.1204.

لحماية المستهلك والدفاع عنه. تتمثل في مراقبة السلع والأسعار فهي تلعب دورا تحسيسيا توعويا. إلى جانبه تلعب دورا وقائيا، بهدف منع حدوث الضرر<sup>1</sup>.

فهذا الدور الوقائي الغاية منه حماية صحة وسلامة المستهلك<sup>2</sup> في مجال النشاط السياحي أورد تقنين السياحة الفرنسي عدد من الاحكام الاجبارية التي تلتزم بها وكالة السياحة تتمثل في :

– إعلام ذوي الشأن من المسافرين كتابة قبل إبرام العقد بصفة خاصة عن مضمون الاداءات من نقل وإقامة وطريقة دفع النقود وشروط إلغاء العقد<sup>3</sup>.

– أن يتضمن العقد المبرم بين الوكالة السياحية والعميل كل البيانات المرتبطة بمنظم الرحلة، الخدمات المقدمة، المواعيد، الثمن<sup>4</sup>.

إضافة إلى اهم دور تلعبه الجمعيات لحماية المستهلك هوتمثيله امام القضاء فالمشرع الفرنسي كان لا يعترف بهذا الدور إلى غاية صدور قانون روبر<sup>5</sup>، بينما في الجزائر ومن خلال المادة 23 من القانون 03/09<sup>6</sup> المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش سمحت للجمعية بتمثيل المستهلك المتضرر كطرف مدني امام القضاء.

<sup>1</sup> – صباد صادق، حماية المستهلك في ظل القانون الجديد رقم 03/09 المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش رسالة ماجستير كلية الحقوق، قسنطينة، 2013. 2014، ص 136.

<sup>2</sup> – عابد فايد عبد الفتاح فايد، المرجع السابق، ص 81.

<sup>3</sup> – المادة 9-211L من قانون السياحة الفرنسي.

<sup>4</sup> – عابد فايد عبد الفتاح فايد، المرجع نفسه، ص 82.

Article L211-10 de code tourisme

Les contrats sont formulés en termes clairs et compréhensibles et, s'ils revêtent la forme écrite, sont lisibles. Lors de la conclusion du contrat, ou dans les meilleurs délais par la suite, l'organisateur ou le détaillant fournit au voyageur une copie ou une confirmation du contrat sur un support durable. Le voyageur est en droit de demander un exemplaire papier si le contrat a été conclu en la présence physique et simultanée des parties.

<sup>5</sup> – محمود عبد الرحيم الدين، الحماية المدنية للمستهلك، دراسة مقارنة، دار الجامعة الجديدة، اسكندرية 2011، ص 92.

<sup>6</sup> – نص المادة 23 من القانون 03/09 المتعلق بقمع الغش: "عندما يتعرض مستهلك أو عدة مستهلكين لاضرار فردية تسبب فيها نفس المتدخل وذات أصل مشترك يمكن لجمعية حماية المستهلكين أن تتأسس كطرف مدني".

## الباب الثاني:

المسؤولية عن الإخلال بحقوق المسافرين بحرا



## الباب الثاني: المسؤولية عن الاخلال بحقوق المسافرين بحرا

حظيت مسؤولية الناقل البحري في ظل النظم القانونية الوضعية باهتمام كبير، بل إن تقنين هذه المسؤولية ووضع قواعد محددة لها كان هو الهدف الذي تتادي المجتمع الدولي لإقراره من خلال المعاهدات الدولية المختصة والواقع أن هذا الاهتمام كان له ما يبرره بالنظر للواقع العملي في النقل البحري آنذاك حيث كان الناقلون يرفضون أي فكرة لتحميلهم المسؤولية بمقتضى هذا العقد فيشترطون على الشاحنين أو الركاب إعفائهم منها مستغلين احتكارهم لهذا النوع من النقل مما الحق أضرارا كبيرة بالمتعاقدين معهم وأطراف أخرى كثيرة<sup>1</sup>.

يسأل الناقل في نقل الأشخاص عن الأضرار التي تصيب الراكب وعن التأخير في النقل، على الناقل أولاً إيصال الراكب سالماً الى المكان المتفق عليه بمعنى أن الناقل يعد مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب الراكب أثناء النقل. وينصرف مفهوم الضرر هنا الى الأضرار البدنية من جروح أو إصابات وما يترتب على ذلك من نفقات العلاج وأيضاً للضرر المادي الذي يتمثل في التعويض<sup>2</sup>.

بناء على ما سبق ذكره قسمنا الدراسة إلى فصلين، في الاول سنعالج الاحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري للأشخاص اما في الفصل الثاني سنتناول الاحكام الاجرائية لمسؤولية الناقل البحري للأشخاص.

<sup>1</sup> - الطيب تاج الدين عوض الكريم، المرجع السابق، ص 122.

<sup>2</sup> - المرجع الالكتروني للمعلوماتية، مسؤولية الناقل، <http://www.almerja.com/reading.php?idm=39623>

## الفصل الاول : الاحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري للأشخاص

إن الإحاطة بالإطار القانوني لمسؤولية الناقل البحري للأشخاص لا تتم إلا من خلال الكشف عن ماهية هذه المسؤولية وطبيعتها وإبراز التطورات التي لحقت بها منذ أن وجدت السفينة كوسيلة نقل إلى يومنا هذا لاسيما على الصعيد الدولي، إذ يعد النقل البحري من بين المواضيع التي حظيت بعناية وتنظيم دوليين في وقت مبكر<sup>1</sup>.

ولتحديد الاحكام الموضوعية للناقل البحري للأشخاص لا بد من التطرق إلى أساس وطبيعة مسؤولية الناقل البحري للأشخاص ( المبحث الأول) وإلى أحوال تحقق مسؤولية الناقل البحري للأشخاص ( المبحث الثاني).

### المبحث الاول : أساس وطبيعة مسؤولية الناقل البحري للأشخاص

ذكرت معاهدة بروكسل لسنة 1961 إلتزامات الناقل وحددت طبيعة إلتزامه بالنقل، وأوردت أحكاما بشأن دعوى المسؤولية والمشرع الجزائري هو الآخر حدى نفس حدود الاتفاقية وحدد نطاق قيام هذه المسؤولية تجاه المسافر، وعدد صور قيامها وتبعاً لهذا تناولنا في (المطلب الأول) طبيعة مسؤولية الناقل البحري للأشخاص في القانون الفرنسي والجزائري وفي (المطلب الثاني) أساس وطبيعة مسؤولية الناقل البحري للركاب في الاتفاقيات الدولية.

### المطلب الاول : أساس وطبيعة مسؤولية الناقل البحري للركاب في القانون الفرنسي والجزائري

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

<sup>1</sup> - دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي لأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق ، جامعة ابوبكر بلقايد، تلمسان، 2009. ص 12.

أومستخدميه أووكلائه وهم يعملون في حدود وظائفهم<sup>1</sup> وهونفس ما أخذ به المشرع الجزائري من خلال المادة 842<sup>2</sup> من التقنين البحري.

فمن خلال إستقراء المادة المشرع الجزائري يقر بمسؤولية الناقل البحري العقدية والتي تكون من خلال اخلال الناقل لإلتزامه تجاه المسافرين.

زمن الخطأ أوالإهمال المشرع الجزائري ربطه بزمن النقل،فالناقل الخطأ مفترض فيه وهذا طبقا للمواد من 842 إلى 847 من التقنين البحري الجزائري.

بمعنى المتضرر لا يحتاج لإثبات خطأ الناقل.فالمشرع الجزائري أخذ بما نصت عليه معاهدة بروكسل<sup>3</sup> لعام 1961. فإذا أثبت الناقل بأن خطأ أوإهمال الراكب قد سبب وفاته أوإصابته الجسمانية وفقدان أمتعته أوإضرارها أوساهم في ذلك جاز للمحكمة المختصة إبعاد مسؤولية الناقل أوتخفيفها<sup>4</sup>.

بينما المشرع الفرنسي وبالتحديد قبل صدور قانون 420.66 الصادر في 18 جوان 1966<sup>5</sup> المتعلق بعقود استغلال القانون البحري الفرنسي كان يعتبراللتزام الناقل البحري هوالتزام بتحقيق نتيجة<sup>6</sup> فالخطأ غير مفترض في الناقل<sup>7</sup>.

<sup>1</sup> - المادة 1/4 من اتفاقية بركسل 1961.

<sup>2</sup> - المادة 842 من ق ب ج : " يعد الناقل مسؤولا عن الضرر المؤدي للوفاة والإصابات الجسمانية للراكب وكذلك الضرر المسبب لأمتعته إذا كان الفعل المولد للضرر قد وقع خلال عملية النقل وله علاقة بالملاحة واستغلال السفينة أوجراء خطأ أوإهمال الناقل أومندوبيه خلال القيام بأعمالهم ".  
<sup>3</sup> - المادة 2/4 من معاهدة بركسل 1961.

<sup>4</sup> - المادة 847 من ق ب ج.

<sup>5</sup> - للمزيد من المعلومات والإطلاع على هذا القانون زيارة الموقع : <https://www.legifrance.gouv.fr/>

<sup>6</sup> - بمعنى يكون الاثبات ملقى على عاتق الراكب وليس الناقل.

<sup>7</sup> - René Rodière ,Droit Maritime , N405 ,P402.

غير أن الوضع تغير بعد صدور القانون الذي تزامن مع ظهور اتجاهين فقهيين<sup>1</sup> فرقوا بين الحادثة الفردية والحادثة الجماعية<sup>2</sup>، فيكون الناقل خطأه مفترض في الحوادث الجماعية التي تؤدي بحياة الراكب أو إصابته<sup>3</sup> سواء كان حريق أو بسبب حطام السفينة أو الصعود إليها أو النزول، لكن إذا أثبت الناقل أن الحادث الذي وقع لمسافر كان نتيجة خطأ الأخير فهذا يفتني مسؤوليته.

بينما في حالة الحادثة الفردية يكون على عاتق الراكب الإثبات في غير الحوادث التي عدتها المادة 38 من القانون 420.66 السالف الذكر وهذا على أساس حرية حركة الراكب<sup>4</sup> فالقضاء الفرنسي نهج ذات الطريق وبتطبيق نص المادة 38 الخاصة بالتزام الناقل بسلامة المسافرين وذلك بالبحث عما إذا كان للراكب دور ايجابي في الحادثة<sup>5</sup> وأيضا لاتخاذ الناقل الاحتياطات اللازمة للرحلة، والاجابة على هذه التساؤلات من قبل المحكمة تحدد في ذات الوقت مسؤولية الناقل والمسافر وهذا هو جوهر فكرة استقلال المسافر في الحركة<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> - Martine Remond –Gouilloud ,Droit Maritime,N476,P467.

<sup>2</sup> - Accident Individuelle et Accident collectif.

<sup>3</sup> - Art 38 loi 66-420 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes : 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.

<sup>4</sup> - Martine Remond-Gouilloud , Droit Maritime, N777,P467.

<sup>5</sup> - من بين الحوادث الفردية التي وقعت للمسافر نذكر، حادثة المسافرة التي أصيبت أثناء سقوطها من السلم الداخلي الذي يربط بين كابينة المسافرة وصالون السفينة وذلك لأن سور السلم اللولبي لم يمتد تحت يد المسافرة أثناء نزولها معتقدة أن سور السلم ممتد إلا أنها وقعت، وألقت الخطأ على الناقل على أساس أنه لم يضع لافتة تبين انتهاء السور للسلم. غير أن محكمة باريس التجارية رفضت تعويضها على أساس أن انقطاع سور السلم لا يشكل خطأ الناقل أو إهماله وإنما هو خطأها الذي كان نتيجة إهمال منها وعدم يقظتها بقولها :

Les passages ne sont pas des colis et doivent s'adapter aux caractéristiques des moyens de transport qu'ils choisissent.

للمزيد من المعلومات راجع عبد الرافع موسى، مدى الشدة في أساس مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص، القانون رقم 8 . 1990، النهضة العربية للنشر، ص 46.

<sup>6</sup> - عبد الرافع موسى، المرجع السابق، ص 45.

أما مسؤولية الناقل للأشخاص في التشريع الجزائري تستبعد في حالتين<sup>1</sup> إما في حالة النقل المجاني فلا وجود وفقا للأحكام القضائية للمسؤولية العقدية وبتالي تدخل في إطار البحث عن المسؤولية التقصيرية<sup>2</sup>.

فالنقل المجاني لا تسري عليه أحكام المسؤولية بالنسبة للناقل البحري للأشخاص شرطا أن يكون الناقل غير محترف كأن يصطحب شخص أحد أصدقائه في رحلة على متن سفينته الخاصة<sup>3</sup>، أو مثلا العمل الذي تقوم به شركة نقل المحروقات بحرا فهي تنقل بعض الموظفين أو الخبراء حيث لا يتمتع النقل في مثل هذه الحالات بالصفة التجارية والناقل فيها لا يعد محترفا.

غير أنه في بعض الأحيان يكون النقل مجانيا غير أن الناقل فيه يكون محترفا وبتالي ووفقا لما جاء به الأستاذ أوسهله عبد الرحيم في إحدى مقالاته: "...أما إذا كان النقل مجاني قد تم بمعرفة ناقل بحري محترف فإنه يستثنى من هذا الحكم لتسرى عليه أحكام المسؤولية المقررة في القانون البحري كأن يتم نقل شخصية شهيرة، ذلك لأن النقل في هذه الحالة غالبا ما يخفي بين طياته فكرة المقابل وإن لم يكن حالا، لأنه يتم عادة بقصد الدعاية والترويج لشركة النقل البحري مما يزيد من عملائها وأرباحها مستقبليا".

والنوع الثاني الذي إستثنته المادة 850 من القانون البحري الجزائري هم المسافرين خفية أي الذين يتسللون إلى السفينة دون تذكرة السفر.

<sup>1</sup> - نص المادة 850 من ق ب ج: "تطبق احكام هذا الفصل ايضا على النقل المجاني الذي يتم من قبل المؤسسات

البحرية للنقل. ولا يسري مفعولها على النقل البحري التطوعي ولا على المسافرين خفية."

<sup>2</sup> - ايمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 35.

<sup>3</sup> - أوسهله عبد الرحيم، المرجع السابق، ص 23.

## المطلب الثاني :أساس وطبيعة مسؤولية الناقل البحري للركاب في الاتفاقيات الدولية

من أهم الاتفاقيات التي نظمت نقل الركاب عن طريق البحر اتفاقية بروكسل 1961 (الفرع الأول) واتفاقية أثينا 1974 (الفرع الثاني) حيث حددت هذه الاتفاقيات أساس وطبيعة مسؤولية الناقل فيها.

### الفرع الاول : أساس وطبيعة مسؤولية الناقل في اتفاقية بروكسل 1961 لتوحيد قواعد نقل الركاب بحرا

إذا كان الناقل هو مالك السفينة فعليه أن يبذل الجهد اللازم من ناحية وكذلك يضمن قيام مستخدميه ووكلائه في حدود وظائفهم ببذل الجهد اللازم لجعل السفينة وإبقائها صالحة الملاحة ومجهزة على النحو السليم بالرجال والعتاد والتموين في بداية النقل وفي كل وقت أثناء النقل وبما يضمن سلامة الركاب من جميع النواحي الأخرى<sup>1</sup> فيكون مسؤولاً عما يحدث من ضرر بسبب الوفاة أو الإصابة الجسيمة لاي 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<sup>2</sup> فيعتبر خطأ أو إهمال الناقل أو مستخدميه ووكلائه مفروضاً ما لم يثبت العكس إذ نتجت الوفاة أو الإصابة الجسيمة عن أولسبب غرق السفينة أو اصطدامها أو جنوحها أو انفجارها أو حرقها<sup>3</sup>.

أما إذا كان الناقل غير مالك السفينة فعليه أن يضمن أن مالك السفينة أو مشغلها حسب الحالة وكذلك مستخدميه أيهما أو وكلائه يبذلون في حدود وظائفهم الجهد اللازم للأغراض المذكورة في الفقرة الأولى من المادة الثالثة من اتفاقية بروكسل 1961.

<sup>1</sup> - المادة 03 / 01 اتفاقية بروكسل 1961 لتوحيد القواعد الخاصة لنقل الركاب بطريق البحر .

<sup>2</sup> - المادة 04 / 01 من اتفاقية بروكسل 1961 لتوحيد القواعد الخاصة لنقل الركاب بطريق البحر .

<sup>3</sup> - المادة 04 / 02 من اتفاقية بروكسل 1961 لتوحيد القواعد الخاصة لنقل الركاب بطريق البحر .

فطبقاً لنص المادة الرابعة من اتفاقية بروكسل فإن الخطأ مفترض في الناقل وفيما عدا الحالات المنصوص عليها في الفقرة الثانية من هذه المادة فإن عبء إثبات خطأ أو إهمال الناقل أو مستخدميه أو وكلائه يقع على المدعي.

فإذا اثبت الناقل أن وفاة المسافر أو إصابته الجسيمة قد نتجت عن أوسبب خطأ أو إهمال المسافر فإنه يجوز للمحكمة أن تعفى الناقل كلياً أو جزئياً من المسؤولية طبقاً لاحكام قانونها<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني : أساس وطبيعة مسؤولية الناقل في اتفاقية اثينا 1974 وبروتوكولها المعدل 2002

يكون الناقل مسؤولاً عن اي ضرر واقع نتيجة وفاة راكب او اصابته الجسدية وعن فقد او تلف الامتعة اذا ما كان الحادث المؤدي الى الضرر الواقع قد حدث اثناء النقل وكان ناجماً عن خطأ او إهمال من جانب الناقل او اجرائه او وكلائه العاملين في نطاق وظيفتهم<sup>2</sup>.

فيفترض خطأ او إهمال الناقل أو اجرائه أو وكلائه العاملين في نطاق وظيفتهم ما لم يثبت العكس اذا توفي الراكب او تعرض لاصابة جسدية او اذا تعرضت امتعة القمرة للفقْد او التلف كنتيجة مباشرة او غير مباشرة لغرق السفينة او تصادمها او جنوحها او وقوع انفجار او حريق على ظهرها او وجود عيب فيها وفيما يتعلق بفقْد او ضرر يلحق بالامتعة الاخرى، فسيفترض مثل هذا الخطأ او الإهمال، ما لم يثبت العكس، بغض النظر عن طبيعة الحادث المؤدي الى الفقْد او التلف. وفي جميع الحالات الاخرى فان عبء اثبات الخطأ او الإهمال يقع على عاتق المدعي<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - المادة 05 من اتفاقية بروكسل 1961 لتوحيد القواعد الخاصة لنقل الركاب بطريق البحر.

<sup>2</sup> - المادة 1/03 من اتفاقية أثينا 1974.

<sup>3</sup> - المادة 3/03 من اتفاقية اثينا 1974.

إضافة إلى أن الناقل إذا أثبت ان خطأ او إهمال الراكب قد تسبب أو اسهم في وفاته وفيما لحق به من اصابات جسدية أو ما لحق بامتعته من فقد أو ضرر فإن من حق المحكمة التي تنظر في الدعوى أن تبرأ الناقل كليا أو جزئيا من مسؤوليته وفقا لاحكام قانون تلك المحكمة<sup>1</sup>.

من خلال استقراء نصوص اتفاقية أثينا يتضح أنها لم تختلف عن اتفاقية بروكسل 1961 في اعتبار أساس وطبيعة مسؤولية الناقل البحري للأشخاص مفترضة في حالة الحوادث الجماعية مثل الحريق أو اصطدام وفي المقابل إذا كان للمسافر دخل في أحد هذه الحوادث يصبح خطأ الراكب وليس الناقل.

كما هو معلوم أن اتفاقية أثينا لسنة 1974 عدلت بموجب بروتوكول 2002 الذي هو الآخر فرق بين ثلاث وضعيات<sup>2</sup> تثور فيها مسؤولية الناقل البحري، أول وضعية يكون الضرر ناتج عن ضرر غير بحري *incident nom maritime* مثل السقوط العرضي أو عن طريق السهول للمسافر.

أما الوضعية الثانية فتكون نتيجة حادث بحري *incident maritime* شرط أن لا يتعدى الضرر قيمة 250000 ويكون هذا الحادث إما عيب في السفينة أو اصطدامها. أما الوضعية الأخيرة فتكون نتيجة حادث بحري فاق الضرر الذي أحدثه DTS 250000<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - المادة 06 من اتفاقية أثينا 1974.

<sup>2</sup> - Pierre Bonassies ,Christian Scapel ,Droit Maritime , P802.

<sup>3</sup> - art 03/01 du protocole athina 2002 : En cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager causées par un événement maritime, le transporteur est responsable dans la mesure où le préjudice subi par le passager pour un même événement ne dépasse pas 250.000 unités de compte, sauf si le transporteur prouve que l'événement :  
a) résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible ; ou  
b) résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer l'événement. Si et dans la mesure où le préjudice dépasse la limite susmentionnée, le transporteur est en outre responsable à moins qu'il ne prouve que l'événement générateur du préjudice est survenu sans faute ou négligence de sa part.



وخلاصة لما سبق ذكره فإن الناقل يكون خطأه مفترض في الحادث البحري مالم يثبت عكس ذلك أما في الحادث الغيرالبحري فالإثبات يقع على عاتق المدعي<sup>1</sup>.

### المبحث الثاني : أحوال تحقق مسؤولية الناقل البحري للأشخاص

اهتمت التشريعات القانونية بمسؤولية الناقل البحري وقامت بتنظيم أحكام هذه المسؤولية والمشرع الجزائري هو الآخر نظم مسؤولية الناقل البحري في التقنين البحري، ولذلك تناولت بالدراسة في المطلب الاول حالات مسؤولية الناقل البحري للأشخاص وفي المطلب الثاني مسؤولية منظم الرحلات البحرية السياحية.

### المطلب الأول : حالات مسؤولية الناقل البحري للأشخاص

عند صياغة أي قاعدة قانونية لابد أن يراعي فيه مصالح الأطراف ومحاولة الموازنة بينهما ولا يغلب احدهما على الأخرى، إلا أن المشرع في مجال النقل قد نظر إلى المخاطر التي يتحملها الناقل والناقل البحري على وجه الخصوص وخصه ببعض المميزات وهذا يتضح جليا من نصوص القانون بل أن نصوص القانون للنقل الجوي قد نهجت ذات النهج ولم يخرج عن هذا الاتجاه المشرع الأجنبي والمثال على ذلك قانون 1966 بفرنسا سواء في مجال البحر أوالجو<sup>2</sup>.

المشرع الجزائري نظم أحكام المسؤولية للناقل البحري من خلال الفصل الثالث من الباب الخامس ودعاوى التعويض من نفس الباب في الفصل الرابع. فمسؤولية الناقل في حالة نقل المسافرين هي مسؤولية عقدية على أساس أن عقد النقل ينشئ التزاما على عاتق

<sup>1</sup> - art 03/02du protocole athina 2002 : En cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager non causées par un événement maritime, le transporteur est responsable si l'événement générateur du préjudice est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur. La preuve de la faute ou de la négligence incombe au demandeur.

<sup>2</sup> - عبد الرافع موسى، المرجع السابق، ص 16.

الناقل بالمحافظة على سلامة المسافرين وايصاله إلى المكان المقصود مع أمتعته وهوالتزام بتحقيق نتيجة<sup>1</sup>.

قسنا هذا المطلب إلى الفرع الاول مسؤولية الناقل البحري عن إهمال في تنفيذ العقد وإلى الفرع الثاني مسؤولية الناقل البحري عن الهلاك الذي يصيب أمتعة المسافرين وإلى الفرع الثالث مسؤولية الناقل عن الاضرار الجسمانية للمسافر.

### الفرع الأول: مسؤولية الناقل البحري عن الإهمال في تنفيذ النقل

إن الالتزام الذي يقع على عاتق الناقل هوالتزامه بنقل المسافرين إلى المكان المقصود وفي الموعد المحدد وهوالتزام بتحقيق نتيجة يظهر وجه الاخلال فيه إذا لم ينفذ الناقل العقد كليا أوجزئيا،مما يستوجب مسؤولية عن تعويض المسافرين<sup>2</sup>.

في التقنين البحري الجزائري وبالتحديد الأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري للمسافرين في المواد 841 إلى 859 قد اقرت ما استقر عليه القضاء<sup>3</sup>. كما لايستطيع الناقل التخلص من المسؤولية عند عدم الوفاء بالتزامه في عقد نقل الأشخاص إلا بإثبات وجود سبب أجنبي حال دون تحقيق النتيجة المتوقعة عليها مثل قيام القوة القاهرة أوخطأ المصاب أوخطأ الغير، ولا يقبل من الناقل إثبات أنه بذل جهده وتوخى الحيلة في تنفيذ ما التزم به لأن التزامه بتحقيق نتيجة وليس بذل عناية<sup>4</sup>،فالناقل البحري للركاب يكون مسؤولا في احدى الحالات الموالية :

<sup>1</sup> - محمود محمد عباينة، المرجع السابق، ص 217.

<sup>2</sup> - ايمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص158.

<sup>3</sup> - مسؤولية الناقل البحري للأشخاص هي مسؤولية عقدية تقوم عندما يخلف الناقل بتنفيذ التزامه في عقد النقل.

<sup>4</sup> - عدلي أمير خالد، قواعد وأحكام عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، اسكندرية، 2006، ص102.

**أولا : عدم تنفيذ العقد**

تقع المسؤولية على عاتق الناقل في كل الأحوال التي لا ينفذ فيها التزامه بنقل المسافر، فالالتزام بالنقل بالتزام بنتيجة يتحقق وجه الاخلال فيه بمجرد تحلف النتيجة، وإذا أراد أن يتخلص من هذه المسؤولية عليه إثبات سبب عدم تنفيذ النقل وإثبات وجود السبب الاجنبي الذي لايد له فيه هوأونائبه اوتابعوه<sup>1</sup>.

فإذا كان المانع أوالسبب الاجنبي منسوبا إلى فعل الناقل هنا يقع عليه الالتزام بتعويض يعادل نصف الأجرة، أما إذا تعذر السفر بسبب ليس للناقل أي دخل فيه فلا يلزم بأي تعويض<sup>2</sup>.

الملاحظ أن قيمة التعويض تعتبر هي الحد الأقصى لما يمكن الحكم به على الناقل، ومن ثمة فإذا ثبت أن مقدار الضرر أقل من قيمة نصف الأجرة يعين الحكم بتعويض يساوي قيمة الضرر الذي لحق بالمسافر<sup>3</sup>.

من جهة اخرى يجوز للمسافرأن يفسخ عقد السفر ويطلب إرجاع أجرة السفر بإبلاغ الناقل كتابيا قبل سبعة أيام عمل من التاريخ المحدد لمغادرة السفينة. وإذا لم يستطع الناقل بالرغم من محاولاته من ايجاد من يحل مكان المسافر فله الحق بربع ثمن أجرة السفر.

إذا وجد من يحل محل المسافر، فله الحق بعمولة لا تزيد عن 10% من أجرة السفر<sup>4</sup> أما في حالات أخرى لا تتعلق بالمسافر<sup>5</sup> حاصلة قبل بدء السفر وتحول دون ركوب المسافر يفسخ العقد إذا أعلم المسافر<sup>6</sup> أوذوقه الناقل قبل التاريخ المحدد لمغادرة السفينة.

<sup>1</sup> - ايمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 159.

<sup>2</sup> - محمد عبد الفتاح الترك، المرجع السابق، ص 510.

<sup>3</sup> - محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 477.

<sup>4</sup> - المادة 831 من ق ب ج.

<sup>5</sup> - المادة 832 من ق ب ج.

<sup>6</sup> - إذا تم الإعلام قبل خمسة ايام عمل من الركوب ترد أجرة السفر بكاملها مقابل ارجاع التذكرة.

وإذا تبعت عملية فسخ العقد مغادرة السفينة حق للناقل الاحتفاظ بربع أجره السفر إلا إذا وجد الناقل من يحل مكان المسافر<sup>1</sup>، وفي هذه الحالة يحق له الاحتفاظ بعمولة لا تزيد عن 10 % من أجره السفر.

### ثانيا : التعديل الجوهرى في ظروف السفر

العنصر الاساسى في النقل هو تغيير المكان حيث تكون نقطة الوصول مختلفة عن نقطة القيام، فالنقل لا يتحقق إلا بايصال الشخص من مكان إلى آخر<sup>2</sup>.

المسافر له ان يطلب فسخ العقد مع التعويض عند الاقتضاء إذا أجرى الناقل تعديلا جوهريا في مواعيد السفر أو في خط سير السفينة أو في موانئ الرسو المعلنه عنها، غير أن الناقل يعفى من التعويض إذا أثبت أنه بذل العناية المعتادة لتفادي هذا التعديل.

الناقل عليه أن يلتزم بخط سير السفينة والموانئ التي ترسو عليها، ذلك أن الراكب قد تعاقد على أساس هذا الخط وأن تعديل خط السير معناه الاخلال بشروط العقد حتى ولو كان مجرد السفر السياحة، لأن ترتيبات الراكب يكون قد حددت الأماكن التي سوف ينتقل إليها لذلك فإن ما دون في تذكرة السفر يجب أن يحترم وإلا كان على الناقل التزام بالتعويض<sup>3</sup> ويمكنه تجنب التعويض إذا اثبت أنه بذل العناية المعتادة لتجنب وقوع الخطأ.

فمستهلك خدمة النقل البحري منح له المشرع حق الفسخ للعقد وهذا يعني قبل بدء

الرحلة.

<sup>1</sup> - يحل محل المسافر الذي تعذر عليه السفر عائلته التي كانت يستوجب السفر معه إذا طلبوا ذلك، راجع المادة 833 ق ب ج.

<sup>2</sup> - ايمان فتحى حسن الجميل، المرجع السابق، ص 162.

<sup>3</sup> - عبد الحميد مرسي العنبر، شركات النقل البحري، دار الكتب المصرية ن الاسكندرية، 2014، ص 284.

**ثالثا: التأخير في التنفيذ**

نصت المادة 262 من القانون البحري على أن: "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"<sup>1</sup>.

أهم ما تتضمنه تذكرة السفر من بيانات نجد بيان ميناء الوصول وتاريخه، إلا أن التزام الناقل لا يقتصر على توصيل المسافرين سليما معافى إلى ميناء الوصول بل إن مسؤولية الناقل تفرض عليه أن يتم ذلك الوصول في الموعد المتفق عليه، ومن ثم فإن الناقل يسأل عن تعويض كل ضرر يصيب المسافرين بسبب التأخير في توصيله إلى ميناء الوصول<sup>2</sup> كما أن إدعاء بمسؤولية الناقل عن تأخير وصول المسافرين يفرض أن النقل قد تم<sup>3</sup>.

**الفرع الثاني: مسؤولية الناقل البحري عن الهلاك الذي يصيب أمتعة المسافرين**

تقوم مسؤولية الناقل عندما يهمل تنفيذ عقد النقل وهذا قد سبق الإشارة إليه وتقوم أيضا عن الأضرار المادية التي تلحق بالمسافر والمتمثلة في فقدان أمتعته. فإن أحكام المسؤولية عن نقل البضائع هي التي تطبق على نقل الامتعة والأمتعة التي بصحبة الراكب إما أمتعة مسجلة أو غير مسجلة<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - هذا النص الوحيد الموجود في القانون البحري المصري الخاص بمسؤولية الناقل عن التأخير، بينما المشرع الجزائري لم يشر إلى ذلك بل اكتفى وفق ما تنص عليه الاتفاقيات الدولية. غير أن اتفاقية بروكسل وكذلك اتفاقية أثينا لم يتعرضا لمسألة التأخير.

<sup>2</sup> - يمكن للناقل أن يشترط مسؤوليته عن التأخير مع مراعاة ألا يكون ذلك التحديد إعفاء مستترا من المسؤولية.

<sup>3</sup> - محمود محمد عبانية، المرجع السابق، ص 218.

<sup>4</sup> - عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 115.

## أولا : الأمتعة المسجلة

هي الأمتعة التي يسلمها المسافر إلى الناقل حيث يلتزم الاخير بأن يسلم المسافر ايصالا بهذه الأمتعة وهي لا تقتصر فقط على الحقائب بل تشمل السيارات أو أية مركبات اخرى يسلمها المسافر إلى الناقل<sup>1</sup>.

يقدم المسافر ايصال للناقل ويتم تسجيل أمتعته في دفتر خاص، فيتعين على الناقل أن يسجل أمتعة العنبر الخاصة بالمسافر وكذلك المركبات التي ترافقه وأن يسلمه ايصالا بها<sup>2</sup>.

خطأ الناقل أو اهماله مفترض<sup>3</sup>، إلا إذا أثبت العكس وكان ذلك الضرر الذي لحق بالأمتعة أو بإصابة المسافر نتيجة غرق أو انفجار أو حريق<sup>4</sup> فإن مسؤولية الناقل تنتفي. فعلى المسافر أن يوجه تبليغا كتابيا للناقل في حالة فقدان أو ضرر خفي للأمتعة خلال 15 يوم من الإنزال أو التسليم أو التاريخ الذي كان يجب أن يقع فيه التسليم<sup>5</sup>.

إذا لم يتقيد المسافر بأحكام المادة 851 يعد إلا في حالة ثبوت العكس، نازلا من السفينة سالما ومستلما أمتعته في حالة جيدة ولا تكون التبليغات الكتابية الزامية إذا كانت حالة الامتعة مثبتة حضوريا عند استلامها<sup>6</sup>.

أما بشأن تقادم الدعوى الناشئة عن فقدان الأمتعة أو إحداث ضرر بها فيكون طبقا للتقنين البحري الجزائري هوسنتين ويوقف هذا التقادم أو ينقطع وفقا لأحكام القانون العام طبقا للمادة 853 من نفس التقنين.

<sup>1</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 527.

<sup>2</sup> - عبد الحميد مرسى عنبر، المرجع السابق، ص 281. وأيضا راجع المادة 839 من ق ب ج.

<sup>3</sup> - المادة 842 من ق ب ج.

<sup>4</sup> - المادة 843 من ق ب ج.

<sup>5</sup> - المادة 851 من ق ب ج.

<sup>6</sup> - المادة 852 من ق ب ج.

**ثانيا : الأمتعة الغير مسجلة**

هي تلك الأغراض الشخصية التي يحتفظ بها المسافر عند صعوده إلى مركبة النقل ولا يعهد بها إلى الناقل لنقلها. وطبقا للقانون لا يكون الناقل مسؤولا عن الاضرار التي تلحق بالأمتعة الغير مسجلة ما لم يثبت المسافر أن الضرر قد نشأ عن خطأ ارتكبه الناقل أو أحد تابعيه<sup>1</sup> فالمسافر قد احتفظ بحيازة أغراضه الخاصة<sup>2</sup> وبالتالي لكي نثير مسؤولية الناقل عليه أن يثبت ذلك هو.

**ثالثا : الأمتعة المودعة**

هي أمتعة غير مسجلة ولكن المسافر يودعها عند الريان أو عند الشخص المكلف بحفظ الودائع في السفينة وتشمل هذه الأمتعة الأشياء الثمينة كالمجوهرات<sup>3</sup>. إضافة إلى أن الناقل لا يعد مسؤولا عن فقدان النقود والسندات والأشياء الأخرى ذات القيمة كالذهب والفضة والساعات والمجوهرات والآثار الفنية ما عدا الاتفاق الصريح والكتابي<sup>4</sup>.

**الفرع الثالث: مسؤولية الناقل عن الأضرار الجسمانية للمسافر**

الناقل يسأل مسؤولية عقدية في حال عدم ائصال المسافر إلى الميناء المقصود أو عدم ضمان سلامة المسافر<sup>5</sup> ونص القانون البحري الجزائري على الزامية اتخاذ الاجراءات اللازمة

<sup>1</sup> - وهو ما ذهب إليه المشرع الجزائري من خلال المادة 845 من ق ب ج : " إن الاثبات بأن الفعل المنشئ للضرر قد طرأ خلال النقل وأنه يتعلق بملاحه أو استغلال السفينة يكون على عاتق المدعي، كما يكون على عاتق هذا الأخير اثبات مدى الضرر".

<sup>2</sup> - هاني دويدار، قانون النقل، المرجع السابق، ص 96.

<sup>3</sup> - ميراد ابراهيم، المرجع السابق، ص 128.

<sup>4</sup> - المادة 846 من ق ب ج.

<sup>5</sup> - محمود محمد عباينة، المرجع السابق، ص 217.

لتأمين سلامة الركاب<sup>1</sup>.

انتهاك السلامة الجسدية للمسافر تأخذ أشكالا مختلفة كالنزيف والجرح والكدمات والأمراض التي يسببها الحادث أثناء الرحلة ومنها الأضرار العصبية ويكون الناقل مسؤولا عن تعويض جميع هذه الأضرار<sup>2</sup> وتتمثل أقصى درجات التعرض الجسدي في ازهاق الروح أي الوفاة.

وهو ما تبناه المشرع الجزائري من خلال المادة 843 من القانون البحري، ف جاء في المادة الرابعة من اتفاقية برنكسل لنقل المسافرين بالقول: " يكون الناقل مسؤولا عما يحدث من ضرر يسبب 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 وهم يعملون في حدود وظائفهم".

في حالة الوفاة، جاز للورثة أن يطالبوا الناقل بالتعويض طبقا لأحكام التعاقد لمصلحة الغير. وليس ثمة ما يمنع الورثة من الرجوع على الناقل بصفته حارسا للسفينة استنادا إلى أحكام المسؤولية الناشئة عن الجوامد. ولا يستطيع الناقل درء هذه المسؤولية إلا إذا أثبت القوة القاهرة أو خطأ المتضرر<sup>3</sup>.

أما إذا حصلت الوفاة أو الإصابة الجسيمة على أسباب خارجة عما حددته المادة الرابعة فإن عبء إثبات الخطأ للناقل يقع على المسافر<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - المادة 841 من ق ب ج : " يتعين على الناقل أن يحفظ السفينة في حالة صالحة للملاحة وأن يزودها بشكل مناسب بالتسليح والتجهيز والمؤونة للسفرة المقصودة وأن يتخذ الاجراءات اللازمة لتأمين سلامة الركاب.

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري ، المرجع السابق، ص 324.

<sup>3</sup> - Philippe Delebeaque, Le droit de transport dans tous ses etats ,Larcier,2012, P228.

<sup>4</sup> - المادة 3/1 من اتفاقية برنكسل لنقل المسافرين بحرا لعام 1961.



## المطلب الثاني : مسؤولية منظم الرحلات البحرية السياحية

يسأل منظم الرحلة البحرية السياحية من يوم وقت تنفيذ عقد النقل عن تعويض الضرر الذي يصيب المسافر وأمتعته أثناء تنفيذ عقد النقل البحري التزامه في شأن هذا الإلتزام بتحقيق نتيجة<sup>1</sup>.

كما أنه يسأل إذا ألغى الرحلة أصلا، أوأنقض مدتها أوأجرى تعديلا في برنامجها أو تجاوز عن تقديم بعض الخدمات التي تعهد بها أوتعاقدا على سفينة غير المنفق عليها أووضع المسافر في درجة أدنى من الدرجة المبينة في تذكرته<sup>2</sup>.

المشرع الجزائري لم يشر إلى منظم الرحلات البحرية في التقنين البحري وهذا يعني أنه اعتبرمنظم الرحلة السياحية كالناقل تطبق عليه مواد النقل البحري للأشخاص.

فمنظم الرحلة مسؤول عن الضرر الذي يصيب المسافر وأمتعته أثناء تنفيذ الرحلة كما لوكان هوالناقل. وعلة هذا الحل هوتسيير الامر على المشترك في الرحلة بتمكينه من مقاضاة الشخص الذي يعرفه ويتعاقد معه إذا شق عليه الرجوع على الناقل مباشرة<sup>3</sup> وتدخل ضمن مسؤولية المنظم للرحلة الأضرار التي تحدث للمسافر على البحر وذلك وفقا للقواعد العامة دون أي تحديد<sup>4</sup>.

فيعاب على المشرع الجزائري عدم تنظيمه لأحكام منظم الرحلات السياحية رغم أن جوهره هوالنقل البحري.

<sup>1</sup> - ايمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 290.

<sup>2</sup> - عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 464.

<sup>3</sup> - أحمد زكي عويس، المرجع السابق، ص 478.

<sup>4</sup> - ايمان فتحي حسن الجميل، المرجع نفسه، ص 291.

## الفصل الثاني: الاحكام الاجرائية لمسؤولية الناقل البحري للأشخاص

نتيجة إخلال الناقل بأحدى التزاماته المتمثلة في ضمان السلامة أوالإعلام لمستهلك خدمة النقل فإن المسافر يقوم برفع دعوى إلى المحكمة المختصة لكي يحصل على تعويض للضرر الذي ألحق به، فلا يكفي معرفة الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل فيجب معرفة أيضا الاحكام الاجرائية لهذه المسؤولية.

فلابد من التطرق إلى احكام دعوى المسؤولية لنقل الأشخاص بحرا من خلال معرفة أطرافها وأيضا الحالات التي تكون فيها الناقل البحري مسؤولا ومتى يعفى منها في المبحث الأول، إلى جانب معرفة التقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للأشخاص وضمانات تغطيتها في المبحث الثاني.

### المبحث الاول : أحكام دعوى المسؤولية لنقل الأشخاص بحرا

يستوجب علينا لدراسة أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري للأشخاص التطرق إلى أطراف الدعوى للمسؤولية، المتمثلة في المدعي والمدعى عليه وأيضا إلى تقدير التعويض المستحق في الدعوى (المطلب الأول) بالإضافة إلى دراسة الحالات التي يعفى فيها الناقل البحري للأشخاص من مسؤوليته أوالعكس الحالات التي تشدد فيها هذه المسؤولية (المطلب الثاني).

### المطلب الاول : اطراف دعوى المسؤولية

في المفهوم المعتاد عليه في فقه قانون المرافعات طرفا الدعوى هما المدعي والمدعى عليه، لذا سنتعرض لهم بشيء من التوضيح وفقا لأطراف عقد النقل البحري للأشخاص<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 280.

**الفرع الاول : المدعي**

المدعي في الدعوى للمسؤولية هو الراكب<sup>1</sup> أو نائبه أو خلفه عاما أو خاصا أو المحال له، فإذا توفي الراكب أثناء النقل بسبب حادث يسأل عنه الناقل، فإن هناك أضرار تصيب الراكب نفسه و اضرار تصيب ورثته والاشخاص الذين كان يعولهم فيعوض المدعي على الأضرار الذي تصيبه شخصا قبل وفاته بمعنى الأضرار المادية أما الأضرار الادبيه فيعوض عليها المسافر المضرور ولا ينتقل هذا الحق إلى الغير إلا إذا تحدد باتفاق أو طالب به الدائن أمام القضاء<sup>2</sup>.

تقرر أن لورثة الراكب دعويين متميزين، دعوى الاستخلاف وتكون قائمة على أساس المسؤولية العقدية للناقل البحري عن ضمان سلامة المسافر وبالتالي عن الضرر المادي أو المعنوي الذي أصابه قبل وفاته وهي دعوى عقدية تنتقل إليهم عن طريق الميراث بحكم أنهم خلف عام أما الدعوى الثانية فهي قائمة على أساس المسؤولية التقصيرية للناقل البحري اتجاه ورثة المسافر عن الأضرار الشخصية، المادية والمعنوية التي أصابتهم جراء وفاة من يعولهم وهي دعوى متاحة لكل قريب ولم يكن وارثا مادام أنه تضرر من وفاة المسافر<sup>3</sup>.

**الفرع الثاني: المدعى عليه**

الناقل، أي الشخص الذي يبرم بنفسه أو يبرم باسمه عقد النقل سواء تم النقل فعليا من قبله ويعرف هنا بالناقل المتعاقد لأنه هو الذي تعاقد مع الراكب على تنفيذ النقل، أو من

<sup>1</sup> - لا يعتبر الراكب الريان أو البحارة لأنهم موجودين على السفينة بحكم عقد العمل وليس عقد النقل مثل المسافرين الذي يكون وجوده على السفينة قانونيا و بتذكرة و يستثنى منهم المسافرين خفية أو الحاملين لتذكرة مزورة.

<sup>2</sup> - أحمد عد الفضيل محمد، المرجع السابق، ص 48.

<sup>3</sup> - ميراد ابراهيم، المرجع السابق، ص 153.

قبل ناقل فعلي ويقصد به المنفذ وهوأي شخص غير الناقل<sup>1</sup> الذي يعهد له بتنفيذ النقل اوجانب منه فان الناقل يظل مع ذلك مسؤولا عن عملية النقل باكملها وفقا لاحكام هذه الاتفاقية والى جانب ذلك، فان الناقل المنفذ سيكون خاضعا لاحكام هذه الاتفاقية ومتمتعاً بها فيما يتعلق بالجانب الذي ينفذ من عملية النقل<sup>2</sup>.

فيكون الناقل، فيما يتصل بعملية النقل التي يؤديها الناقل المنفذ مسؤولا عن كل ما يقدم عليه اويحجم عنه هذا الناقل المنفذ اواجراؤه اووكلاؤه العاملون في نطاق وظائفهم<sup>3</sup>. ولا يتاثر الناقل المنفذ بأية اتفاقية خاصة يضطلع الناقل بموجبها بالتزامات لا تفرضها هذه الاتفاقية اوباية اعفاءات من حقوق تمنحها هذه الاتفاقية ما لم يوافق على ذلك صراحة وكتابة فتكون مسؤولية الناقل والناقل المنفذ حيثما يكونان مسؤولين معا وفي حدود ذلك مسؤولية تضامن وتكافل<sup>4</sup>.

يحق لأي من الناقلين المتعاقد والفعلي الرجوع على الآخر بعد دفع التعويض للمتضرر، وتظهر ثمة صورة ثالثة للناقل البحري يتمثل دوره في عملية النقل بانجاز النقل بوسائط غيره إذ يتعاقد مع الناقل البحري باسمه ولحساب غيره وتظهر هذه الصورة في منظمي الرحلات البحرية السياحية ووكالات السفر والسياحة<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> - ايمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 282.

<sup>2</sup> - المادة 04 / 01 من اتفاقية أثينا 1974.

<sup>3</sup> - المادة 02/04 من اتفاقية أثينا 1974.

<sup>4</sup> - المادة 04/04 من اتفاقية أثينا 1974.

<sup>5</sup> - ايمان فتحي حسن الجميل، المرجع نفسه ، 282.

## المطلب الثاني : نطاق مسؤولية الناقل البحري للأشخاص

كثيرا ما يحاول الناقل التملص من مسؤوليته إتجاه الراكب فيشرط إما إعفاءه أوتخفيف مسؤوليته، بيد أن معاهدة بروكسل وأيضا التشريع الجزائري كان له موقف من هذا وفق مايلي :

### الفرع الأول : حالات الإعفاء من المسؤولية الناقل البحري للأشخاص

تقضي معاهدة بروكسل لسنة 1961 ببطلان شروط إعفاء الناقل من المسؤولية أيا كان شكلها،أي سواء إتخذت شكل إعفاء مطلق أووضع حد أقل من المقرر في المعاهدة أوحتى مجرد نقل عبء الإثبات أوعرض المنازعات على محكمة معينة أوعلى التحكيم لأن المعاهدة أحكامها تتعلق بالنظام العام.

غير أنه يمكن أن يعفى الناقل البحري للأشخاص في حالة ما إذا أثبت أن الخطأ أوالإهمال كان نتيجة قوة قاهرة أوسبب أجنبي فأحدثت ضررا للمسافر فهنا يمكن أن تستبعد مسؤوليته أوتخفف.

المشعر الجزائري ألزم خضوع عقد نقل المسافرين وأمتعتهم في المجال الدولي لقانون راية السفينة، إلا إذا اتفق الأطراف على خلاف ذلك. بيد أنه لا يطبق في الجزائر القانون الذي يتضمن أحكاما أقل منفعة للمسافر من أحكام هذا الباب<sup>1</sup>.وهذا دليل على حماية مطلقة للمسافر من قبل المشعر الجزائري.

بالنسبة للتعديل الجوهري للسفر وقد سبقت الإشارة إليه يمكن أن يعفى في هذه الحالة الناقل شرط أن يثبت أنه بذل العناية المعتادة لتجنب حدوث هذا التعديل.

<sup>1</sup> - أحمد سليم فرينزصرة،الشرط المعدل للمسؤولية العقدية في القانون المدني المصري، رسالة ماجستير، فلسطين 2006 ص101.

فمن خلال استقراء المواد المتعلقة بنقل الأشخاص بحرا بالتحديد ما يخص المسؤولية لا نجد مواد متعلقة بالإعفاءات أوالتشديدات لها، بل اكتفى بالاحالات إلى الاتفاقيات الدولية التي تكون الجزائر طرفا فيها<sup>1</sup>.

علاوة على إعفاء الناقل من المسؤولية فإنه يستفيد من هذا الإعفاء وكلاء النقلوتابعيه<sup>2</sup>. إذا ما أثبت التابع أن ما حدث من أفعال أدت إلى قيام مسؤولية أي منهم وقعت أثناء تأدية الوظيفة أو بسببها<sup>3</sup>.

المشعر المصري فصل في حالات إعفاء من مسؤولية الناقل البحري للأشخاص من خلال المادة 260 من قانون التجارة البحرية عكس المشعر الجزائري.

### الفرع الثاني : حالات التشديد من مسؤولية الناقل البحري للأشخاص

تجدر الإشارة إلى أن المشعر الجزائري لم يضع أي حد قانوني لمسؤولية الناقل البحري للمسافرين عن وفاة المسافر، وأصابته الجسمانية أو عن ضياع أمتعته أوالخسائر التي تلحق بها. وعليه وجب الرجوع إلى القواعد العامة لتقدير التعويض الواجب للمسافر أولدوي حقوقه، هذا متى كان النقل بين مينائين وطنيين<sup>4</sup>.

غيرأنه بحسب المادة 848 من القانون البحري الجزائري فإنه: " تكون مسؤولية الناقل في حالة الوفاة أوالإصابات الجسمانية لأحد المسافرين أوفي حالة ضياع الأمتعة أوالخسائر التي تلحق بالأمتعة محدودة بالمبالغ المحسوبة حسب المبادئ المعدة لهذا الشأن في الاتفاقيات الدولية والتي تكون الجزائر طرفا فيها".

<sup>1</sup> - المادة 824 من ق ب ج.

<sup>2</sup> - المادة 262 من قانون التجارة البحرية.

<sup>3</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 518.

<sup>4</sup> - اوسهله عيد الرحيم، المرجع السابق، ص 30.

غير أنه إذا أثبت بأن الضرر الحاصل كان متعمدا<sup>1</sup> أي أن الناقل كان متيقنا من حدوث الضرر أو الإصابة فإن حقه في تحديد المسؤولية<sup>2</sup> يسقط.

أيضا في حالة الاتفاق على تجاوز الحد الأقصى للمسؤولية فإنه لا يستفيد الناقل من تحديد المسؤولية وأيضا في حالة إلغاء الرحلة أو تأخرها تأخرا هاما<sup>3</sup> فإنه يتم تعويض الضرر وفقا للقواعد العامة للمسؤولية.

### الفرع الثالث: مسؤولية الناقل البحري للركاب في القوانين العربية والمعاهدات الدولية

عقد النقل البحري للأشخاص يقوم على العلاقة الموجودة بين الناقل والراكب والآثار التي ينتجها هذا العقد والذي ينتج عن إخلال بأحد هذه الآثار مسؤولية تجاه الآخر. فهذه المسؤولية حضيت باهتمام كبير سواء من قبل التشريعات العربية أو من خلال الاتفاقيات الدولية التي أرست مبادئها وقواعدها.

#### أولا: مسؤولية الناقل البحري للأشخاص في القوانين العربية

تعتبر القوانين العربية الناقل مسؤولا كذلك عن كافة النتائج التي تحدث للبضائع التي في عهده.

أما في مجال نقل الركاب فإنها اعتبرت الناقل كذلك مسؤولا عن كل حالات الوفاة أو الإصابة التي تلحق بالراكب أثناء النقل إلا أن يكون ذلك قد حدث بسبب أجنبي عنه أو بخطأ الراكب نفسه.

<sup>1</sup> - نص المادة 849 من ق ب ج : " يسقط حق الناقل من الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة السابقة إذا ثبت بأن الضرر الحاصل كان نتيجة لفعل إهمال الناقل تتعمد لإحداث الضرر أو إذا كان متيقنا من امكانية حدوثه".

<sup>2</sup> - يقصد بتحديد المسؤولية هو وضع حدا أقصى للتعويض الناتج عن وفاة أو إصابة المسافر والذي يكون مقابل حرمانه من إدراج شروط الإعفاء من المسؤولية في عقد النقل.

<sup>3</sup> - المادة 836 من ق ب ج.

فالمادة 231 من القانون الليبي التي نصت على ما يأتي : " إذا حدث للراكب حادث في أثناء السفر فالناقل مسؤول عن ذلك ما لم يثبت أنه ناجم عن قوة قاهرة أو حادث طارئ أو خطأ الراكب ". وهي تقارب نص المادة 227 من القانون السوري والمادة 231 من القانون الأردني والمادة 842 843 من القانون الجزائري، ويعني هذا أن القوانين العربية تعتبر التزام الناقل في هذه الحالة التزاما بتحقيق غاية محددة هي إيصال الراكب سليما إلى البلد الذي يقصده فإن لم يتحقق ذلك بأن حدثت له وفاة أو إصابة كان الناقل مسؤولا عنها وليس له من سبيل لدفعها إلا بإثبات السبب الأجنبي أو خطأ الراكب نفسه.

أما أمتعة الراكب التي يضعها في عهدة الناقل ولا يحتفظ بها معه شخصيا فتسري بشأنها كافة أحكام المسؤولية المقررة على الناقل في نقل البضائع وفقا لما تنص عليه هذه القوانين صراحة.

أخذت القوانين العربية كذلك بمبدأ تحديد مسؤولية الناقل في حالة هلاك أوتلف الأمتعة أوالبضاعة وفقا لما يقتضيه العموم المستمد من النصوص التي أوجبت المماثلة بينهما في الأحكام ولكن حدود المسؤولية للناقل تختلف باختلاف القوانين<sup>1</sup>.

أما في مجال نقل الراكب فإن معظم القوانين العربية لم تضع حدودا لمسؤولية الناقل عن وفاة الراكب أوإصابته وبالتالي لم تلتزم أوتتقيد بحدود المسؤولية التي أقرتها معاهدة بروكسال لنقل الراكب لعام 1961، فالقانون التونسي والليبي والأردني خلت من أي نص في هذا الخصوص واختارت قوانين عربية أخرى جعل مسؤولية الناقل في حالة وفاة الراكب أوإصابته في حدود مقادير الدية المقررة شرعا كالقانون الإماراتي في مادته 286 / 1 من القانون البحري<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> هذا الاختلاف يرجع لأسباب من بينها الظروف الخاصة لكل دولة والمصالح التي تهدف لحمايتها ومدى قوة عملتها أوانخفاضها في مواجهة العملات الأخرى الأثر الكبير في هذا التفاوت والاختلاف.

<sup>2</sup> تاج الدين عوض الكريم الطيب، المرجع السابق، ص 189.



المشرع الجزائري هو الآخر لم يورد مواد مستقلة بذاتها حول تحديد المسؤولية للناقل بل ضمنها في تقنينه البحري وأحالها إلى أحكام الاتفاقيات التي تكون الجزائر طرفا فيها، إذا كان النقل بين موانئ جزائرية وموانئ أجنبية، بينما إذا كان النقل بين ميناءين وطنيين فإنه لا يوجد أي تحديد لمسؤولية الناقل بل يجب الرجوع للقواعد العامة لتقدير التعويض.

## ثانيا: مسؤولية الناقل البحري للركاب في المعاهدات الدولية

### 1 . معاهدة بروكسال لنقل الركاب 1961 :

لا يسأل الناقل وفقا لهذه المعاهدة عن وفاة الراكب أو إصابته في أثناء النقل إلا إذا كان ذلك قد حدث نتيجة خطأ من قبل الناقل نفسه أو من قبل تابعيه طبقا لنص المادة الرابعة من المعاهدة والتي جاء فيها ما يلي:

1. " يكون الناقل مسؤولا عن ما يحدث من ضرر بسبب الوفاة أو الإصابة الجسيمة لاي 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 أن إهمال الناقل ومستخدميه ووكلائه مفروضا ما لم يثبت العكس إذا نتجت الوفاة أو الإصابة الجسيمة عن أولسبب لغرق السفينة أو لإصطدامها 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 <sup>1</sup> ."

<sup>1</sup> - وهو ما ذهب إليه المشرع الجزائري من خلال المادة 845 من ق ب ج : " إن إثبات بأن الفعل المنشئ للضرر قد طرأ خلال النقل وأنه يتعلق بملاحة أو استغلال السفينة يكون على عاتق المدعي كما يكون على عاتق هذا الأخير إثبات مدى الضرر ."

بيد أن خطأ الناقل أو تابعيه يكون مفروضا إذا كانت الوفاة أو الإصابة ناشئة عن الغرق أو التصادم أو الجنوح أو الانفجار أو الحريق وذلك ما لم يثبت الناقل العكس<sup>1</sup>.

يجوز للمحكمة أن تستبعد مسؤولية الناقل أو أن تخفف منها إذا أثبت الناقل خطأ الراكب أو إهماله هو الذي سبب الضرر أو ساهم في وقوعه<sup>2</sup>. وعليه فإن هذه المعاهدة تقيم مسؤولية الناقل على أساس الخطأ خلافا لما هو مقرر في القضاء وبعض التشريعات، وإذا كان هذا الخطأ واجب الإثبات بوجه عام إلا أنه مفروض في بعض حوادث الملاحة ذات طابع استثنائي<sup>3</sup>.

تحدد المعاهدة مسؤولية الناقل البحري عن وفاة المسافر أو إصابته في جميع الأحوال بمبلغ 250 ألف فرنك ذهب عن كل مسافر<sup>4</sup>.

يجوز تحويل هذا المبلغ إلى العملة الوطنية بحسب القيمة الذهبية لهذه العملة في تاريخ الوفاء ويسقط حق الناقل في تحديد المسؤولية متى ثبت أن الضرر ناشئ عن غشه أو خطئه الجسيم<sup>5</sup> ولا يخل هذا التحديد القانوني بحق الناقل في التمسك بتحديد مسؤوليته وفقا لأحكام المعاهدة الدولية الخاصة بتحديد مسؤولية ملاك السفن أو وفقا لأي قانون داخلي ينظم هذا التحديد وهذا ما ورد في المادة 8 من معاهدة بروكسل 1961. ولما كانت المعاهدة لا يمكن أن تحقق الغاية المقصودة منها إلا إذا كان لها طابع الإلزام فقد نصت على بطلان كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> - المادة 4 / 2 من معاهدة بروكسل 1961.

<sup>2</sup> - المادة 5 من معاهدة بروكسل 1961.

<sup>3</sup> - مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 326.

<sup>4</sup> - المادة 6 / 1 من معاهدة بروكسل 1961.

<sup>5</sup> - المادة 7 من معاهدة بروكسل 1961.

<sup>6</sup> - المادة 9 من معاهدة بروكسل 1961.

وهوما سلف ذكره، زيادة على أن المعاهدة أخذت بمبدأ وضع حدود قصوى لمسؤولية الناقل عن وفاة الراكب أو إصابته لا يجوز تجاوزها لما هو أعلى منها إلا بناء على تراضي واتفاق الأطراف.

## 2 . اتفاقية أثينا لنقل الركاب بحرا لعام 1974 والمعدلة لعام 2002 :

الجدير بالإشارة أن اتفاقية أثينا المعروفة في 12.12.1974 والخاصة بمسؤولية الناقل عما يصيب الأشخاص والأمتعة والتي لم تدخل حيز التنفيذ جاءت بأحكام لا تختلف كثيرا عن أحكام اتفاقية بروكسل 1961 السابق الإشارة لها.

فاتفاقية أثينا تضع مسبقا مسؤولية الناقل عما يصيب المسافرين أو أمتعته إذا كان الفعل الذي نشأ عنه الضرر راجع إلى إهمال الناقل أو أحد تابعيه<sup>1</sup>، ويفترض إهمال الناقل إذا كان سبب الخسائر راجعا إلى غرق السفينة أو قيام حريق أو التصادم أو جنوح السفينة أو انفجارها وهذه قرينة بسيطة يجوز إثبات عكسها<sup>2</sup>.

## المبحث الثاني: تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للأشخاص وضمانات تغطيتها

دعوى مسؤولية الناقل البحري للأشخاص كغيرها من الدعاوى لديها فترة زمنية محددة قانونا لتبقى سارية وبعد انقضائها تتقادم فيسقط حق المدعي في دعواه وهوما سنتعرف عليه في المطلب الاول، بالإضافة إلى الضمانات التي تغطي هذه الدعوى المتمثلة في التأمين وهذا في المطلب الثاني.

<sup>1</sup> - المادة 3 / 1 من اتفاقية أثينا.

<sup>2</sup> - عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 124.

## المطلب الاول : تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للأشخاص

التقادم كفكرة هومضي المدة وذلك أنه بمرور الوقت من الحقوق ما يكتسب بالتقادم، حيث يكتسب الحق العيني بالحيازة المستمرة لمدة معينة ويطلق عليه التقادم المكسب ومن الحقوق ما يسقط بالتقادم حيث ينقضي الحق إذا مضت عليه مدة معينة دون أن يطالب الدائن به أو دون أن يستعمله صاحبه ويسمى حينئذ التقادم المسقط<sup>1</sup> معاهدة بركسل لسنة 1961 أوردت أحكاما تتعلق من ناحية بشرط الإخطار، ومن ناحية أخرى بالتقادم<sup>2</sup>.

### 1 . الإخطار:

في حالة حدوث إصابة جسيمة لمسافر يجب أن يبلغ الناقل كتابة بهذه الإصابة في مدى خمسة عشر يوما من تاريخ نزوله من السفينة، وإذا تخلف المسافر عن استقاء الشرط فإنه يعتبر . مالم يثبت العكس . قد نزل من السفينة سليما معافى<sup>3</sup>.

هذا نفس ما تبناه المشرع الجزائري من خلال المادة 851 من التقنين البحري وأيضا المشرع المصري من خلال المادة 261 من قانون التجارة البحرية.

عدم الإخطار يعتبر قرينة بسيطة على نزول المسافر معافى من السفينة<sup>4</sup>، ولا يرتب على عدم القيام بهذا الإخطار سقوط حق المسافر في التعويض أو عدم سماع أو عدم قبول دعواه وإنما تقوم قرينة لمصلحة الناقل بأن المسافر نزل معافى من المركبة<sup>5</sup> والمادة 2/852 من القانون البحري الجزائري استنتجت الأمتعة المثبة حضوريا عند استلامها من التبليغات الكتابية.

<sup>1</sup> - إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 299.

<sup>2</sup> - أحمد عبد الفضيل محمد، المسؤولية الناشئة عن الحوادث البحرية في نقل الأشخاص، مجلة البحوث القانونية الاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة المنصورة، مصر، أبريل، 2006، ص 53.

<sup>3</sup> - المادة 1/11 من معاهدة بركسل لعام 1961.

<sup>4</sup> - المادة 852 من ق ب ج.

<sup>5</sup> - أحمد عبد الفضيل محمد، المرجع نفسه، ص 53.

## 2 . التقادم :

تتقادم الدعاوى الخاصة بالتعويض عن إصابة المسافر أو وفاته على النحو التالي:

- إذا تمثل الضرر في إصابة بدنية، تتقادم الدعوى بمضي سنتين اعتبارا من تاريخ نزول المسافر من السفينة.
- وإذا تمثل الضرر في الوفاة، تتقادم الدعوى بمضي سنتين اعتبارا من التاريخ المفروض نزول المسافر فيه من السفينة.
- وأخيرا، إذا تمثل الضرر في إصابة بدنية أدت إلى الوفاة تتقادم الدعوى اعتبارا من تاريخ الوفاة بشرط ألا تزيد المدة على ثلاث سنوات من تاريخ النزول من السفينة<sup>1</sup>.

فالدعاوى المتعلقة بالتعويض عن الضرر والناجمة عن وفاة أحد المسافرين أو الإصابات الجسمية أو فقدان الأمتعة أو ضرر لحق بها لتقادم مدته سنتان<sup>2</sup> ويوقف هذا التقادم أو ينقطع وفقا لأحكام القانون العام.

غير أن اتفاقية أثينا من خلال المادة 16 / 4 تجيز تمديد فترة التقادم بإعلان من جانب الناقل أو باتفاق الاطراف عقب نشوء سبب الدعوى ومن الواجب أن يكون الإعلان أو الاتفاق خطيا.

### الفرع الأول : المحكمة المختصة بالدعاوى الناشئة عن عقد نقل الأشخاص

ترفع الدعاوى المتولدة على عقد نقل المسافرين وأمتعتهم أمام الجهات القضائية المختصة وفقا لقواعد القانون العام وعلى الصعيد الدولي وفقا للقواعد المقررة في الاتفاقيات

<sup>1</sup> - المادة 11 من اتفاقية برنكسل لعام 1961.

<sup>2</sup> - المادة 833 من ق ب ج.

الدولية التي تكون الجزائر طرفا فيها<sup>1</sup>.

فالمشرع أخذ بما تنص عليه اتفاقية أثينا 1974:

1 . فترفع الدعاوى الناشئة في ظل هذه الاتفاقية وباختيار المدعي امام واحدة من المحاكم المدرجة ادناه شريطة ان تكون المحكمة واقعة في دولة طرف في الاتفاقية :  
محكمة مكان الإقامة الدائمة للمدعى عليه اوالمكان الرئيسي لمزاولة اعماله أو،

أ. محكمة مكان المغادرة اوالجهة المقصودة وفقا لعقد النقل او،

ب. محكمة الدولة التي يتخذها المدعي موطننا اومقرا دائما له، اذا ما كان للمدعى

عليه فيها مقر عمل وكان خاضعا للولاية القضائية في تلك الدولة اود. محكمة

الدولة التي ابرم فيها عقد النقل اذا ما كان للمدعى عليه فيها موقع عمل وكان

خاضعا للولاية القضائية في تلك الدولة.

2 - وبعد وقوع الحادث المتسبب في الضرر فانه يجوز للطرف الاتفاق على تقديم المطالبة

بالتعويضات الى اية ولاية قضائية اوالى التحكيم<sup>2</sup>.

واي شرط تعاقدي تم إبرامه قبل الواقعة التي تسببت عنها الإصابة ينص على إعفاء

الناقل من التزامه قبل المسافرين أو ممثليه الشخصيين أوورثته أو من يعولهم أو ينص على حد

أدنى من المقرر في هذه الاتفاقية وكذلك أي اشتراط من هذا القبيل يقضي بتحويل عبء

الإثبات إلى 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.

<sup>1</sup> - المادة 855 من ق ب ج.

<sup>2</sup> - المادة 17 من اتفاقية أثينا 1974.

## المطلب الثاني : ضمانات تغطية مسؤولية الناقل البحري للأشخاص

للمسافر امتياز على السفينة وأجرة النقل لضمان التعويضات المستحقة له عن الإصابات البدنية والتعويضات عن هلاك أو تلف الأمتعة وهوما سنتعرف عليه خلال الفرع الأول، فبايصال المسافر إلى المكان المحدد ينقضي العقد والذي يكون في حالات اخرى سنتعرف عليها في الفرع الثاني.

### الفرع الأول: التأمين من مسؤولية الناقل البحري للأشخاص

التأمين ضروري<sup>1</sup> يستوي في ذلك أن يكون التأمين على جسم السفينة assurance sur facultes<sup>2</sup>.

السبب في ذلك هو قيمة الأموال المستثمرة سواء في شراء السفن أو فيما تحمله من شحنات. فأهمية التأمين البحري على السفن أو البضائع أو المسؤولية (مسؤولية الناقل أو مالك السفينة) ستظل دائما لا يمكن الجدل فيها وقد قيل بحق أن التأمين البحري يعد بمثابة القلب النابض للنشاط البحري<sup>3</sup>.

فعقد التأمين يكون بين المؤمن والمؤمن له، وتفرغ عقدهما في قالب رسمي يسمى وثيقة التأمين.

التأمين قبل الاستقلال في الجزائر كان خاضعا للقانون الفرنسي الصادر في 1930/07/13، وبعد الاستقلال أصدر المشرع الجزائري القانون رقم 157<sup>4</sup>/62 الذي مدد سريان تطبيق القانون الفرنسي إلى حين صدور قوانين وطنية أهمها قانون 201/63

<sup>1</sup> - المادة 09 من اتفاقية بروكسل 1961 لتوحيد قواعد نقل الركاب بطريق البحر والتي تقابلها المادة 18 من اتفاقية اثينا 1974.

<sup>2</sup> - Pierre Bemassies, Christian Scapel, Droit Maritime, LGDJ, 2006, P819.

<sup>3</sup> - محمد بهجت أمين قايد، المرجع السابق، ص 263.

<sup>4</sup> - المؤرخ في 11 . 1962.12 .

المتعلق بالالتزامات والضمانات المطلوبة من مؤسسات التأمين التي تمارس نشاطها في الجزائر والذي نظم عملية التأمين وبعدها صدور القانون المدني الذي نظم أحكام التأمين من خلال المواد 619 إلى 643<sup>1</sup>.

بعدها صدرت العديد من القوانين مثل قانون رقم 07/80 المتعلق بالتأمينات والذي نظم التأمين في خمس أبواب، خص ثلاث منها للتأمينات البرية والجوية والبحرية، غير أنه ألغي بموجب الأمر 07/95<sup>2</sup>.

فالمشعر الجزائري عرف التأمين<sup>3</sup> من خلال المادة 619 من القانون المدني الجزائري بقولها: "التأمين عقد يلزم بمقتضاه المؤمن بأن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا أو أي عرض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد وذلك بمقابل أقساط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن".

بهذا أصبح التأمين على المسؤولية وجوبيا في مختلف مجالات النقل<sup>4</sup> والتأمين عن المسؤولية يكون للتعويض عن الأضرار الجسدية assurance sur corps<sup>5</sup> والأضرار المادية وهذا ما أشارت إليه المادة 193 من قانون التأمينات الجزائري.

طبقا للمادة 195 من نفس القانون فإن المؤمن لا يضمن سوى الأخطاء الغير العمدية من ريان أو مالك السفينة أو مستغليها ويعاقب عن عدم الامتثال للالتزامية التأمين

<sup>1</sup> - زهوني نبيلة، المرجع السابق، ص 80.

<sup>2</sup> - المؤرخ في 23 شعبان 1413 الموافق ل 25 يناير 1995، الجريدة الرسمية 13، المؤرخة في 13 مارس 1995 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 04/06 المؤرخ في 21 محرم 1427 الموافق ل 12-03-2006 الجريدة الرسمية 15.

<sup>3</sup> - عرفت أيضا عقد التأمين المادة 02 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات.

<sup>4</sup> - زهوني نبيلة، المرجع نفسه ، ص 83.

<sup>5</sup> - Pierre Bomassies ,Christian Scapel,Droit Maritime,P825.



بغرامة مالية قدرها 5000 إلى 100,000 دج. والغاية من هذا هو حماية المتضرر وحصوله على التعويض وفي حالة تعذر حصوله وديا على ذلك يلجأ للقضاء أين تكون شركة التأمين كطرف ضامن له<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: انقضاء عقد النقل البحري للأشخاص

ينقضي عقد نقل المسافرين بحرا بإيصال المسافر إلى الميناء المقصود سالما مع أمتعته، ينقضي عقد نقل المسافرين وقد ينقضي العقد أيضا بالرغم من عدم اتمام سبب العقد، فإذا تقاعس الريان عن السفر في اليوم المحدد المتفق عليه فيحق للمسافر فسخ العقد والمطالبة بالتعويض<sup>2</sup>. كما يمكن أن يفسخ العقد إذا حالت القوة القاهرة أو الحصار دون نفاذ العقد ولا يكون لأي من طرفيه حق المطالبة بالتعويض<sup>3</sup>.

فإذا لم تغادر السفينة الميناء الذي تبدأ منه الرحلة أو حصل تأخير هام لا ينسب للناقل، يستطيع كل طرف فسخ العقد بدون أي تعويض من الجهتين وفي هذه الحالة يجب على الناقل إرجاع أجرة السفر بعد أن يرد المسافر التذكرة<sup>4</sup>.

إذا طرأ خلال الرحلة حادث ما، لا يسمح بمواصلة السفر أو الوصول إلى مكان الوصول في وقت معقول، يتعين على الناقل بطلب من المسافر وحسب اختياره أن يرد له القسم المتبقي من الأجرة عن المسافة التي لم يقطعها أو ينقله مع أمتعته حتى ميناء مكان

<sup>1</sup> - زهوني نبيلة، المرجع السابق، ص 84.

<sup>2</sup> - وهوما ذهب إليه المشرع الجزائري من خلال المادة 836 من ق ب ج : إذا كانت الظروف المذكورة في المادة السابقة ناشئة أو ناتجة عن خطأ أو إهمال من قبل الناقل أو مندوبيه، جاز للمسافر فسخ العقد وطلب استرجاع أجرة السفر وكذلك تعويض الضرر إن وجد.

<sup>3</sup> - محمود محمد عبابنة، المرجع السابق، ص 219.

<sup>4</sup> - المادة 835 من ق ب ج.

الوصول أو ميناء آخر يتفق عليه، وذلك في أول سفينة ملائمة أو وسيلة أخرى لنقل المسافرين<sup>1</sup>.

فاتفاقية بروكسل لعام 1961 فقد حددت مدة التقادم بمرور ثلاث سنوات من تاريخ النزول من السفينة<sup>2</sup> فبمرور تلك المدة يسقط حق الراكب في حق رفع الدعوى.

---

<sup>1</sup> - المادة 837 من ق ب ج : إذا طرأ خلال الرحلة، حادث ما لايسمح بمواصلة السفر أو الوصول إلى مكان الوصول في وقت معقول، يتعين على الناقل بطلب من المسافر، وحسب اختياره، أن يرد له القسم المتبقي من الأجرة عن المسافة التي لم يقطعها أو ينقله مع أمتعته حتى ميناء مكان الوصول أو ميناء آخر يتفق عليه وذلك في أول سفينة ملائمة أو وسيلة أخرى لنقل المسافرين.

<sup>2</sup> - المادة 6/11 من اتفاقية بروكسل لتوحيد قواعد نقل المسافرين بحرا 1961.

# الخطبة

الخاتمة:

وفقا لما قد سلف ذكره من عناصر تمت مناقشتها خلال ما سبق، نرى أن النقل البحري أضحت له أهمية خاصة تتمثل في العديد من الجوانب الاقتصادية والقانونية والإنسانية وحتى الدولية وكان له الأثر الكبير على قواعد المسؤولية المدنية التعاقدية والتقصيرية.

فمن مظاهر تأثير نقل الأشخاص على المسؤولية المدنية تبلور وظهور فكرة الالتزام بضمان السلامة وكذلك الالتزام بالإفصاح فبتطورهم تطورت العديد من المفاهيم التقليدية للمسؤولية المدنية.

الالتزام بضمان السلامة والالتزام بالإعلام ازدهرت فكرتهما منذ بداية القرن العشرين، ولعل ذلك كان راجع للتطور الحديث لوسائل النقل التي أدت إلى إحداث العديد من الإصابات والحوادث.

فقد كان يتعين على المصاب وفقا للقواعد العامة للمسؤولية التقصيرية إثبات خطأ المسؤول أو الناقل بحيث كان ذلك صعبا نوعا ما، ومن هنا ظهرت فكرة التحول من المسؤولية التقصيرية إلى المسؤولية التعاقدية.

بهذا اتسع نطاق تطبيق فكرة الضمان بالسلامة بعدما كانت مطبقة لأول مرة على عقد النقل ليتوسع ويعمم على باقي العقود الأخرى التي كان محلها تقديم خدمة أو تسليم منتجات.

فحق المسافر في عقد متوازن من خلال تقديم المعلومات الكافية والصحيحة الغير مضللة له وحقه في السلامة ليست أفكار جديدة عن قانون الاستهلاك الجزائري خاصة أنه نظمها ونص عليها في القوانين المتعلقة بالمستهلك كقانون حماية المستهلك وقمع الغش

لكن ما يعاب على المشرع أنه نص واهتم بكثرة بالمنتوج أكثر من الخدمة أوفي بعض الأحيان يجمعهما في نفس الطرح بالرغم من التعديل الذي مس القانون مؤخرا.

وبهذا نلاحظ أن قانون الاستهلاك والقانون البحري وبالتحديد أحكام النقل البحري للأشخاص سارت على نفس الدرب والنقت في نهاية المطاف ليشتراكا في فكرة الضمان بالسلامة وتحقيق التوازن العقدي عن طريق التبصير.

وعليه الراكب أوالمستهلك لخدمة النقل البحري لا يفتقر للحقوق التي تمثل التزامات للطرف الآخر أي مؤدي الخدمة أوالناقل لأنها مقررة ومنصوص عليها في القانون ، فمن أهم النتائج المتوصل إليها :

- الالتزام بالإعلام يجد أساسه في التزام الضمان بالسلامة بحيث كان هناك موقفين أحدهما يرى أنه وسيلة لتحقيق فكرة السلامة لما يأخذ شكل التحذير والآخر كان يرى أنه الخطوة الاولى لتنفيذ الالتزام بضمان السلامة.

- أيضا الالتزام بالإعلام ووفقا لما نص عليه المشرع الجزائري في التقنين البحري أنه التزام تبادلي يقع على عاتق طرفي العقد فهومرات يشكل الحماية لهما خصوصا في مسألة الفسخ أوالتعديل لعقد السفر، فمثلا ما جاءت به المادة 831 أوالمادة 832 التي من خلالها الراكب عليه أن يعلم الناقل بتعذر سفره ويطلب الفسخ في المهل المحددة لكي يحفظ حقه في المستحقات المالية المدفوعة.

- المشرع الجزائري الذي اقتدى بالمشرع الفرنسي اعتبره ذكيا لما اشترط أن يكون الإبلاغ عن طلب الفسخ أوطلب التعديل في عقد السفر مكتوبا لأنه بهذا يصبح وسيلة إثبات.

- الجانب القانوني موجود ومنصوص عليه لحماية حقوق المسافرين سواء في سلامته الجسدية أوحماية أمتعته وكذلك من جانب المعلومات المقدمة له من قبل مقدم الخدمة سواء في

القانون البحري أو قانون الاستهلاك إلى جانب القوانين الأخرى كالقانون التجاري أو القانون المدني الذي يظل الشريعة العامة لكل العقود.

وعليه من أهم المقترحات التي يمكن أن نقترحها :

- الاهتمام بالجانب التحسيبي والتوعوي بإمداد المسافرين وسائل المساعدة والمتعددة المسموعة والمرئية لإرشادهم للتصرف الصحيح عند حدوث حالات الطوارئ.

- أيضا تنظيم موضوع الرحلة البحرية السياحية في مواد من خلال التقنين البحري، والذي يكون حافزا لتشجيع هذا النوع من الرحلات البحرية والذي بدوره ينشط السياحة وبالتالي تنعكس ايجابا على الاقتصاد الوطني نتيجة الدخل الكبير الذي تدره.

- الاهتمام بشكل أكبر بالخدمات في قانون الاستهلاك و عدم إدراجها في نفس السياق مع المنتجات.

وفي الأخير لا يسعني وأنا أضع هذا البحث بين يدي القارئ إلا الاعتذار ذلك لأن استقاء البحث يتطلب التطرق للعديد من العناصر والموضوعات المعقدة التي من الممكن أكون قد أغفلتها عن غير قصد كما أتمنى أن يكون هذا البحث إضافة ومساهمة منا في إثراء الحقل القانوني والمعرفي، وما توفيقني إلا من الله عليه توكلت وهو رب العرش العظيم.

# الملاحق

\* اتفاقية أئينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحرا لسنة 1974.

\* اتفاقية بروكسل لتوحيد القواعد الخاصة بنقل الركاب بحرا لسنة 1961.

\* بروتكول أئينا 2002 المتعلق بنقل المسافرين وأمتعتهم بحرا.

\* القانون رقم 09-18 المعدل للقانون رقم 09-03 المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش.

الملاحق:

ملحق رقم 1 .

اتفاقية اثينا المتعلقة بنقل الركاب وامتعتهم بحرا

ان الدول الاطراف في هذه الاتفاقية اذ تدرك ان من المحبذ تحديد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب وامتعتهم بحرا عن طريق الاتفاق، فقد قررت ابرام اتفاقية لهذا الغرض واتفقت على ما يلي:

المادة 1 : تعاريف

تعريف تدل التعابير التالية في هذه الاتفاقية على المعاني الموضحة ادناه:

1. أ. الناقل: هو اي شخص ابرم عقد النقل من قبله او بالنيابة عنه سواء نفذ النقل فعليا من جانبه او من طرف ناقل منفذ.

- ب. الناقل المنفذ: هو اي شخص غير ناقل سواء كان مالك السفينة او مستاجرها او متعهدا والذي ينفذ فعليا كل عملية النقل او جانبا منها.

2. عقد النقل: هو اي عقد مبرم من قبل الناقل او بالنيابة عنه لنقل راكب او راكب وامتعتة بحرا حسب الحالة.

3. السفينة: هي اية سفينة بحورة على وجه الحصر باستثناء المركبات ذات الوسائد الهوائية.

4. الراكب: هو اي شخص منقول على متن السفينة.

أ. . بموجب عقد النقل، او

ب.. يرافق بموافقة الناقل عربة او حيوانات حية مغطاة بعقد لنقل البضائع لا تحكمه هذه الاتفاقية.

5. الامتعة: هي اية سلعة او عربة يحملها الناقل بموجب عقد للنقل باستثناء:

ا. السلع والعربات المنقولة بموجب مشاركة ايجار، او وثيقة شحن، او اي عقد اخر معني



اساسا بنقل البضائع،

وب. الحيوانات الحية.

6. **امتعة القمرة:** هي ما لدى الراكب من امتعة في قمرتها وفي ظل حراسته او اشرافه

وباستثناء ما يتعلق بتطبيق الفقرة (8) من هذه المادة وتطبيق المادة 8 فام امتعة القمرة

تشمل ما لدى الراكب من امتعة في عربته اوفوقها.

7. **فقد اوتلف الامتعة:** ويشمل ذلك الخسائر النقدية الناجمة عن عدم اعادة تسليم الامتعة

الى الراكب خلال فترة معقولة بعد وصول السفينة التي كانت الامتعة، او كان من المفترض

ان تكون على متنها على ان لا يتضمن التأخير الناجم عن النزاعات العمالية.

8. **النقل** ويغطي الفقرات التالية:

ا. . فيما يتعلق بالراكب وامتعة قمرة : الفترة التي يكون فيها الراكب و/ او امتعة قمرة على

متن السفينة اثناء عملية الصعود او النزول والفترة التي ينقل فيها الراكب وامتعة قمرة على

سطح الماء من اليابسة الى السفينة او بالعكس اذا ما كانت اجرة مثل هذا النقل مدرجة في

التعرفة او اذا كانت المركبة المستخدمة لهذا الغرض من اغراض النقل الفرعي قد وضعت

تحت تصرف الراكب من جانب الناقل. على انه فيما يتعلق بالراكب فان النقل لا يشمل

الفترة التي يكون فيها في فرضه او محطة او محطة بحرية او على الرصيف اوفي اية منشأة

مينائية او على ظهرها.

ب.. وبالنسبة لامتعة القمرة الفترة كذلك التي يكون فيها الراكب في فرضه او محطة بحرية

او على الرصيف اوفي اية منشأة مينائية اخرى او على ظهرها اذا ما تسلم هذه الامتعة الناقل

او اجيره او وكيله ولم يعاد تسليمها الى الراكب.

ج.. وفيما يتعلق بالامتعة الاخرى غير امتعة القمرة: الفترة الممتدة من وقت تسلمها من قبل

الناقل او اجيره او وكيله على الشاطيء او على متن السفينة وحتى وقت اعادة تسليمها من قبل

الناقل او اجيره او وكيله.

9. **النقل الدولي:** وهو اي نقل يقع فيه، وفقا لعقد النقل، مكان الانطلاق ومكان الوصول في

دولتين مختلفتين اوفي دولة منفردة اذا ما كان هناك وفقا لعقد النقل اوخط السير المقرر ميناء تردد وسيط في دولة اخرى.

**10. المنظمة :** هي المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية.

## المادة 2 : التطبيق

**1. التطبيق :** تنطبق هذه الاتفاقية على اية عملية من عمليات النقل الدولي بشرط ما

يلي:

- أ. ان ترفع السفينة علم دولة طرف في هذه الاتفاقية وتكون مسجلة فيها، او
  - ب. ان يكون عقد النقل قد ابرم في دولة طرف في هذه الاتفاقية، او
  - ج. ان يقع مكان الانطلاق والوصول وفقا لعقد النقل في دولة طرف في هذه الاتفاقية.
- 2.** وبغض النظر عن احكام الفقرة 1 من هذه المادة فان هذه الاتفاقية لن تنطبق عندما تكون عملية النقل خاضعة في ظل اية اتفاقية دولية اخرى تتعلق بنقل الركاب والامتعة بوسيلة نقل اخرى، الى نظام للمسؤولية المدنية بموجب احكام تلك الاتفاقية وذلك في حدود ما تكون فيه هذه الاحكام ذات تطبيق الزامي على النقل البحري.

## المادة 3 : مسؤولية الناقل

- 1.** يكون الناقل مسؤولا : عن اي ضرر واقع نتيجة وفاة راكب او اصابته الجسدية وعن فقد او تلف الامتعة اذا ما كان الحادث المؤدي الى الضرر الواقع قد حدث اثناء النقل وكان ناجما عن خطأ او اهمال من جانب الناقل او اجرائه او وكلائه العاملين في نطاق وظيفتهم.
- 2.** يقع عبء اثبات ان الحادث المؤدي الى الفقد والضرر قد حدث اثناء النقل وكذلك مدى الفقد والضرر على عاتق المدعي.

- 3.** يفترض خطأ او اهمال الناقل او اجرائه او وكلائه العاملين في نطاق وظيفتهم ما لم يثبت العكس اذا توفي الراكب او تعرض لاصابة جسدية او اذا تعرضت امتعة القمرة للفقد او التلف كنتيجة مباشرة او غير مباشرة لغرق السفينة او تصادمها او جنوحها او وقوع انفجار او حريق على ظهرها او وجود عيب فيها وفيما يتعلق بفقد او ضرر يلحق بالامتعة الاخرى، فسيفترض مثل

هذا الخطا او الالهال، ما لم يثبت العكس، بغض النظر عن طبيعة الحادث المؤدي الى الفقد او التلف. وفي جميع الحالات الاخرى فان عبء اثبات الخطا او الالهال يقع على عاتق المدعي.

#### المادة 4 : الناقل المنفذ

1. عندما يعهد بتنفيذ النقل اوجانب منه الى ناقل منفذ فان الناقل يظل مع ذلك مسؤولا عن عملية النقل باكملها وفقا لاحكام هذه الاتفاقية والى جانب ذلك، فان الناقل المنفذ سيكون خاضعا لاحكام هذه الاتفاقية ومتمتعاً بها فيما يتعلق بالجانب الذي ينفذ من عملية النقل.
2. يكون الناقل، فيما يتصل بعملية النقل التي يؤديها الناقل المنفذ مسؤولا عن كل ما يقدم عليه او يحجم عنه هذا الناقل المنفذ او اجراءه او وكلاؤه العاملون في نطاق وظائفهم.
3. لا يتاثر الناقل المنفذ باية اتفاقية خاصة يضطلع الناقل بموجبها بالتزامات لا تفرضها هذه الاتفاقية او باية اعفاءات من حقوق تمنحها هذه الاتفاقية ما لم يوافق على ذلك صراحة وكتابة.
4. تكون مسؤولية الناقل والناقل المنفذ حيثما يكونان مسؤولين معا وفي حدود ذلك مسؤولية تضامن وتكافل.

5 - ليس هناك في هذه المادة ما يخل باي من حق من حقوق الرجوع بين الناقل والناقل المنفذ.

#### المادة 5 : النفائس

النفائس لا يكون الناقل مسؤولا عن اي فقد او تلف يلحق بالنقود، او السندات القابلة للتداول او الذهب او الاواني الفضية او المجوهرات او الحلى او التحف الفنية، او النفائس الاخرى الا اذا كانت مثل هذه النفائس قد اودعت لدى الناقل الذي وافق على صونها. وفي هذه الحالة يكون الناقل مسؤولا الى المدى المحدد في الفقرة 3 من المادة 8 ما لم يكن هناك حد اعلى جرى الاتفاق عليه وفقا للفقرة 1 من المادة 10.

**المادة 6 : الخطا المساند**

الخطا المساند اذا ما اثبت الناقل ان خطا او اهمال الراكب قد تسبب او اسهم في وفاتها وفيما لحق به من اصابات جسدية او ما لحق بامتعته من فقد او ضرر فان من حق المحكمة التي تنتظر في الدعوى ان تبرا الناقل كليا اوجزئيا من مسؤوليته وفقا لاحكام قانون تلك المحكمة.

**المادة 7 : حدود المسؤولية عن الاصابات الجسدية**

1. لا يجوز ان تزيد مسؤولية الناقل عن وفاة راكب ما او اصابته الجسدية وبأي حال من الاحوال عن مبلغ 700000 فرنك لكل نقلة. وعند منح تعويضات عن الاضرار على شكل مدفوعات ايرادية دورة وفقا لقانون المحكمة والتي تنتظر في الدعوى فمن الجائز ان تتجاوز القيمة الراسمالية المكافئة لتلك المدفوعات الحد المذكور.

2. وبغض النظر عن احكام الفقرة 1 من هذه المادة فانه لا يجوز للقانون الوطني لاية دولة طرف في هذه الاتفاقية ان يقرر فيما يتعلق بالناقلين من رعايا تلك الدولة حد مسؤولية اعلى للفرد الواحد.

**المادة 8 : حدود المسؤولية عن فقد اوتلف الامتعة**

1. لا يجوز ان تزيد مسؤولية الناقل عن فقد اوتلف امتعة القمرة في اي حال من الاحوال عن 12500 فرنك لكل راكب في كل نقلة.
2. لا يجوز ان تزيد مسؤولية الناقل عن فقد اوتلف العربات بما في ذلك الامتعة المنقولة فيها اوعلى ظهرها بأي حال من الاحوال عن مبلغ 50000 فرنك لكل عربة في كل نقلة.
- 3.. لا يجوز ان تزيد مسؤولية الناقل عن فقد اوتلف الامتعة غير المذكورة في الفقرتين 1 و2 من هذه المادة وبأي حال من الاحوال عن مبلغ 18000 فرنك لكل راكب في كل نقلة.
- 4.. يجوز للناقل والراكب الاتفاق على خضوع مسؤولية الناقل لحسم لا يتجاوز 1750 فرنك في حالة الاضرار اللاحقة بعربة من العربات ولا يزيد عن 200 فرنك لكل راكب في حالة فقد اوتلف لاحق بامتعة اخرى، على ان يحسم مثل هذا المبلغ من مقدار الفقد او الضرر.

**المادة 9 : الوحدة النقدية والتحويل**

1. يعتبر الفرنك المذكور في هذه الاتفاقية وحدة مؤلفة من 65 ملغ من الذهب بنقاوة الفية قدرها 900.

2. تحول المبالغ المشار اليها في المادتين 7 و 8 الى العملة الوطنية لدولة المحكمة التي تنظر في الدعوى على اساس القيمة الرسمية لتلك العملة ازاء الوحدة المعرفة في الفقرة 1 من هذه المادة في تاريخ صدور الحكم اوفي تاريخ تتفق عليه الاطراف. واذا لم تكن هناك مثل هذه القيمة الرسمية تقوم الهيئة المختصة في الدولة المعنية بتحديد ما يعتبر القيمة الرسمية لاغراض هذه الاتفاقية.

### المادة 10 : احكام تكميلية بشأن حدود المسؤولية

1. يجوز للناقل والراكب الاتفاق صراحة وكتابة على حدود للمسؤولية اعلى مما هو محدد في المادتين 7 و 8.

2. لا يجوز ادراج فوائد التعويضات والتكاليف القانونية في حدود المسؤولية المنصوص عليها في المادتين 7 و 8.

### المادة 11 : الدفاعات والحدود المتعلقة باجراء الناقل

الدفاعات والحدود المتعلقة باجراء الناقل في حال رفع دعوى ضد اجير اووكيل للناقل او للناقل المنفذ نتيجة اضرار تغطيها هذه الاتفاقية فان من حق مثل هذا الاجير او الوكيل اذا ما اثبت انه عمل في نطاق وظيفته ان ينتفع من الدفاعات وحدود المسؤولية التي يحق للناقل او الناقل المنفذ اللجوء اليها في ظل هذه الاتفاقية.

### المادة 12 : اجمال المطالبات

1. في حال سريان حدود المسؤولية الموصوفة في المادتين 7 و 8 فانها تطبق على اجمالي المبالغ القابلة للاسترداد في جميع المطالبات الناشئة عن وفاة اي راكب فرد او ما لحق به من اصابات جسدية او ما لحق بامتعته من فقد او تلف.

2. وفيما يتعلق بعملية النقل التي يؤديها ناقل منفذ، لا يجوز ان يزيد اجمالي المبالغ القابلة للاسترداد من الناقل والناقل المنفذ ومن اجرائهم ووكلائهم العاملين في نطاق وظائفهم عن

المبلغ الاقصى الذي يمكن منحه ضد الناقل اوالناقل المنفذ في اطار هذه الاتفاقية على ان ايا من الاشخاص المذكورين لن يكون مسؤولا عن مبلغ يتجاوز الحد المطبق عليه. 3. وفي اية حال يحق فيها لاجير الناقل اوالناقل المنفذ بموجب المادة 11 من هذه الاتفاقية الاستفادة من حدود المسؤولية الموصوفة في المادتين 7 و 8 فانه لا يجوز ان يزيد اجمالي المبالغ القابلة للاسترداد من الناقل،والناقل المنفذ حسبما تكون الحالة ومن ذلك الاجير اوالوكيل عن تلك الحدود.

### المادة 13 : فقد حقوق حدود المسؤولية

1. يفقد الناقل حق الانتفاع بحدود المسؤولية الموصوفة في المادتين 7 و 8 والفقرة 1 من المادة 10 اذا ما ثبت ان الضرر نجم عن امر اقدم عليه الناقل اواحجم عنه بغرض احداث مثل ذلك الضرر، وونتيجة استهانتته مع علمه بان هذا الضرر سيقع على الارجح بفعل ذلك. 2. يفقد اجير اووكيل الناقل والناقل المنفذ حق الانتفاع من هذه الحدود اذا ما اثبت ان الضرر قد نجم عن امر اقدم عليه اواحجم عنه الاجير أوالوكيل بغرض اهداف ذلك الضرر وونتيجة استهانتته مع علمه بان هذا الضرر سيقع على الارجح بفعل ذلك.

### المادة 14 : اساس المطالبات

اساس المطالبات لا يجوز رفع دعوى للحصول على تعويضات عن وفاة راكب اوصابته الجسدية، او عن فقد او تلف الامتعة ضد الناقل اوالناقل المنفذ الا وفقا لاحكام هذه الاتفاقية.

### المادة 15 : اخطار فقد او تلف الامتعة

اخطار فقد او تلف الامتعة على الراكب ان يتقدم باخطار كتابي الى الناقل اوالى وكيله:  
ا. في حالة التلف الظاهر للامتعة:

1. بالنسبة لامتعة القمرة: قبل نزول الراكب او عند ذلك.

2. بالنسبة الى جميع الامتعة الاخرى: قبل موعد اعادة التسليم او عند ذلك.

ب.. في حال عدم امتثال الراكب لاحكام هذه المادة فسيفترض ما لم يثبت العكس انه تسلم الامتعة سليمة.

2. في حال التلف غير الظاهر اللاحق بالامتعة او فقد الامتعة: ضمن فترة خمسة عشر

يوما من موعد النزول او اعادة التسليم او من التاريخ المحدد لاجراء عملية اعادة التسليم

3.. لا حاجة الى تقديم اخطار كتابي اذا ما كانت حالة الامتعة وقت التسليم موضع معاينة او تفتيش مشتركين.

### المادة 16 : تقادم الدعاوى

1. تعتبر اية دعوى للحصول على تعويضات ناشئة عن وفاة راكب او اصابته الجسدية،

او عن فقد او تلف الامتعة ساقطة بالتقادم بعد فترة عامين.

2. تحسب فترة التقادم على النحو التالي:

ا. في حالة الاصابات الجسدية: من تاريخ نزول الراكب.

ب. في حالة الوفاة اثناء النقل: من التاريخ الذي كان من المفترض ان ينزل فيه الراكب اما

في حالة الاصابات الجسدية الواقعة اثناء النقل والمتسببة في وفاة الراكب بعد النزول فمن

تاريخ الوفاة شريطة الا تتجاوز هذه الفترة ثلاث سنوات من تاريخ النزول.

ج. في حال فقد او تلف الامتعة: من تاريخ النزول او من التاريخ الذي كان من المفترض ان

يتم النزول ايهما حل تاليا.

3. - يحدد قانون المحكمة التي تنتظر في الدعوى اسس تعليق وقطع فترات التقادم الا انه لا

يجوز في اي حال من الاحوال رفع دعوى في ظل هذه الاتفاقية بعد انقضاء فترة ثلاث

سنوات من تاريخ نزول الراكب او من التاريخ الذي كان من المفترض ان يتم فيه النزول ايهما

حل تاليا.

4. وبغض النظر عن احكام الفقرات 1 و 2 و 3 هذه المادة فانه يجوز تمديد فترة التقادم

باعلان من جانب الناقل او باتفاق الاطراف عقب نشوء سبب الدعوى ومن الواجب ان يكون

هذا الاعلان او الاتفاق خطيا.

### المادة 17 : الولاية المختصة

1. ترفع الدعاوى الناشئة في ظل هذه الاتفاقية وباختيار المدعي امام واحدة من المحاكم

المدرجة ادناه شريطة ان تكون المحكمة واقعة في دولة طرف في هذه الاتفاقية:

1. محكمة مكان الإقامة الدائمة للمدعى عليه اوالمكان الرئيسي لمزاولة اعماله اوب. محكمة مكان المغادرة اوالجهة المقصودة وفقا لعقد النقل اوج. محكمة الدولة التي يتخذها المدعي موطنا اومقرا دائما له، اذا ما كان للمدعى عليه فيها مقر عمل وكان خاضعا للولاية القضائية في تلك الدولة اود. محكمة الدولة التي ابرم فيها عقد النقل اذا ما كان للمدعى عليه فيها موقع عمل وكان خاضعا للولاية القضائية في تلك الدولة.
2. وبعد وقوع الحادث المتسبب في الضرر فانه يجوز للطرف الاتفاق على تقديم المطالبة بالتعويضات الى اية ولاية قضائية اوالى التحكيم.

#### المادة 18 : بطلان الاحكام التعاقدية

بطلان الاحكام التعاقدية يعتبر اي حكم تعاقدي مبرم قبل وقوع الحادث المتسبب في وفاة راكب اوصابته الجسدية اوفي فقد اوتلف امتعته ويرمي الى اعفاء الناقل من مسؤوليته ازاء المسافر اوالى النص على حد من المسؤولية يقل عما هو محدد في هذه الاتفاقية باستثناء ما هو وارد في الفقرة 4 من المادة 8 واي حكم يهدف الى تحويل عبء الاثبات الواقع على الناقل، والمسفر عن تقييد الخيار المحدد في الفقرة 1 من المادة 17 باطلا ولاغيا على ان بطلان هذا الحكم لا يعني الغاء عقد النقل الذي يظل خاضعا لاحكام هذه الاتفاقية.

#### المادة 19 : الاتفاقيات الاخرى بشأن حدود المسؤولية

الاتفاقيات الاخرى بشأن حدود المسؤولية لا تبطل هذه الاتفاقية من حقوق اوواجبات الناقل، اوالناقل المنفذ اواجرائهم اووكلائهم المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بحدود مسؤولية مالكي السفن البحرية.

#### المادة 20 : الاضرار الذرية

الاضرار الذرية لا تنشأ اية مسؤولية في ظل هذه الاتفاقية عن الاضرار المترتبة على حادث ذري:

1. اذا ما كان متعهد المنشأة الذرية مسؤولا عن هذه الاضرار بموجب اتفاقية باريس المؤرخة



في 29 تموز/ يوليو 1960 بشأن مسؤولية الطرف الثالث في ميدان الطاقة الذرية المعدلة ببروتوكولها الاضافي المؤرخ في 28 كانون الثاني/ يناير 1964 اوبموجب اتفاقية فيينا المؤرخة في 21 ايار / مايو 1963 بشأن المسؤولية المدنية عن الاضرار الذرية. اوب. اذا ما كان المتعهد المنشأة الذرية مسؤولا عن مثل هذه الاضرار بفعل القانون الوطني الذي يحكم المسؤولية عن مثل تلك الاضرار شريطة ان يكون هذا القانون من جميع جوانبه مراعيًا كاتفاقية باريس اوفيينا للاشخاص الذين قد يعانون من الاضرار.

### المادة 21 : عمليات النقل التجاري التي تنفذها السلطات العامة

عمليات النقل التجاري التي تنفذها السلطات العامة تنطبق هذه الاتفاقية على عمليات النقل التجاري التي تقوم بها الدول والسلطات العامة بموجب عقود نقل في حدود معاني المادة 1.

### المادة 22 : اعلان عدم الانطباق

1. يحق لاي طرف عند التوقيع على هذه الاتفاقية والتصديق عليها اوالقبول بها، اوالموافقة عليها، اوالانضمام اليها، ان يعلن خطيا انه لن ينفذ احكام هذه الاتفاقية عندما يكون الراكب والناقل من رعايا اومواطني ذلك الطرف.
2. يجوز سحب اي اعلان صادر بموجب الفقرة 1 من هذه المادة عن طريق ارسال اخطار كتابي الى الامين العام للمنظمة.

### المادة 23 : التوقيع والتصديق والانضمام

1. يظل باب هذه الاتفاقية مفتوحا للتوقيع في مقر المنظمة حتى 31 كانون الاول / ديسمبر 1975 ثم يبقى باب الانضمام مشرعا بعد ذلك.
2. يجوز للدول ان تصبح اطرافا في هذه الاتفاقية عن طريق:
  - ا. التوقيع دون تحفظ يشترط التصديق اوالموافقة اوالقبول.
  - ب. اوالتوقيع رهنا بالتصديق اوالموافقة اوالقبول على ان يعقب ذلك التصديق اوالموافقة اوالقبول، اوج. الانضمام.

3. يكون التصديق والقبول او الموافقة او الانضمام عن طريق ايداع صك رسمي بهذا المعنى لدى الامين العام للمنظمة.

#### المادة 24 : النفاذ

1. يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية بعد تسعين يوما من تاريخ توقيع عشر دول عليها دون تحفظ يشترط التصديق والقبول او الموافقة اوقيامها بايداع الصكوك المطلوبة للتصديق والقبول او الموافقة او الانضمام.

2. يبدأ النفاذ بالنسبة لاية دولة تقوم لاحقا بالتوقيع على هذه الاتفاقية دون تحفظ يشترط التصديق، والقبول، او الموافقة، او بايداع صك تصديقها او قبولها او موافقتها او انضمامها بعد تسعين يوما من تاريخ مثل هذا التوقيع او الايداع.

#### المادة 25 : الانسحاب

1. يجوز لاي طرف الانسحاب من هذه الاتفاقية في اي وقت بعد تاريخ نفاذها بالنسبة اليه.

2. ويكون الاستماع عن طريق ايداع صك بهذا المعنى لدى الامين العام للمنظمة الذي يعلم الاطراف الاخرى بتلقي الانسحاب وبتاريخ ايداعه.

3. ويسري مفعول الانسحاب بعد عام واحد من ايداع صكه او بعد مدة اطول تحدد في ذلك الصك.

#### المادة 26 : التنقيح والتعديل

1. يجوز للمنظمة ان تعقد مؤتمرا بهدف تنقيح هذه الاتفاقية وتعديلها.

2. تقوم المنظمة بعقد مؤتمر لاطراف هذه الاتفاقية بغرض تنقيحها وتعديلها بناء على طلب ما لا يقل عن ثلث هذه الاطراف.

3. تعتبر اية دولة تغدو طرفا في هذه الاتفاقية بعد تاريخ نفاذ تعديل اقره مؤتمر معقود وفقا لاحكام هذه المادة ملزمة بالاتفاقية في صيغتها المعدلة.

## المادة 27 : جهة الايداع

1. تودع هذه الاتفاقية لدى الامين العام للمنظمة.
2. يقوم الامين العام للمنظمة بما يلي: ا. اعلام جميع الدول الموقعة اوالمنظمة الى هذه الاتفاقية بالاتي:

1. كل توقيع جديد وكل ايداع لصك مع تاريخ ذلك.
2. تاريخ نفاذ هذه الاتفاقية.
3. اي انسحاب من هذه الاتفاقية وتاريخ سريان ذلك. ب. ارسال نسخ صادقة مصدقة من هذه الاتفاقية الى جميع الدول الموقعة عليها اوالمنظمة اليها.
2. وفور نفاذ هذه الاتفاقية يبعث الامين العام للمنظمة بنسخة صادقة مصدقة منها الى الامين العام للامم المتحدة للتسجيل والنشر وفقا للمادة 102 من ميثاق الامم المتحدة.

## المادة 28 : اللغات

اللغات حررت هذه الاتفاقية في نسخة اصلية واحدة باللغتين الانكليزية والفرنسية ويعتبر هذان النصان متساويين في الحجية وسيعد الامين العام للمنظمة ترجمات رسمية باللغتين الروسية والاسبانية ويودعها مع الاصل الموقع. واشهادا على ذلك قام الموقعون ادناه، المفوضون اصولا بذلك، بالتوقيع على هذه الاتفاقية. حررت في مدينة اثينا في اليوم التاسع عشر من شهر كانون الاول/ ديسمبر عام الف وتسعمائة واربعة وسبعين.

## ملحق رقم 02

## الاتفاقية الدولية بروكسل

## لتوحيد 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 لهذا الغرض ولذا اتفقت على مايلي : المادة 01 في هذه الاتفاقية يقصد بالعبارات التالية ما هو موضح قرين كل منها 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 أول حساب ناقل لنقل الركاب فيما عدا الأيجار .

ج . يقصد بعبارة الراكب : الشخص فقط الذي ينقل على سفينة بموجب عقد نقل .

د . يقصد بلفظ السفينة : المركب الذي تسير في البحر فقط .

هـ . يقصد بلفظ النقل : الفترة التي يكون فيها الراكب على ظهر السفينة وكذلك عمليتي ركوبه ونزوله، ولكنه لا يتضمن الفترة التي يكون بها الراكب في محطة بحرية أو على الرصيف أو على 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 بعبارة النقل الدولي : أي نقل يكون فيه مكان القيام ومكان الوصول طبقاً لعقد النقل واقعين إما في دولة واحدة إذا كان هناك ميناء الوقوف 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 02 :** 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 03 :**

1. إذا كان الناقل هو مالك السفينة 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 السفينة فعليه أن يضمن أن مالك السفينة أو مشغلها حسب الحالة وكذلك مستخدميه أيهما أو وكلائه يبذلون في حدود وظائفهم الجهد اللازم للأغراض المذكورة في الفقرة 1 من هذه المادة.

### **المادة 04 :**

1. يكون الناقل مسؤولاً عما يحدث من ضرر بسبب الوفاة أو الإصابة الجسيمة لاي 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 أو مستخدميه ووكلائه مفروضا 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 05 :** إذا اثبت الناقل أن وفاة المسافر أو إصابته الجسيمة قد نتجت عن أو بسبب خطأ أو إهمال المسافر فإنه يجوز للمحكمة أن تعفى الناقل كليا أو جزئيا من المسؤولية طبقا لاحكام قانونها.

**المادة 06 :**

1. لا يتعدى التزام الناقل بسبب وفاة المسافر أو إصابته الجسيمة بأي حال من الأحوال مبلغ 000.250 فرنك، يحتوي كل فرنك على 5.25 ملليجرام من الذهب الذي درجة نقائه 900 من الألف، ويجوز تحويل المبلغ المقرر إلى رقم مقرب بالعملات المحلية، ويكون تحويل هذا المبلغ بالعملات الذهبية طبقا لقيمة هذه العملات بالذهب في تاريخ الدفع.

2. وفي حالة ما إذا كانت التعويضات تمنح طبقا لقانون المحكمة التي تنظر القضية على شكل مرتبات دورية فإن القيمة الكلية لهذه المرتبات يجب الا 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 حدا على الالتزام، بالنسبة للفرد.

4. يجوز للناقل والمسافر أن يتفقا أيضا بعقد خاص على حد على الالتزام 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 أونياية عن أي مسافر أو ممثليه الشخصيين أو ورثته أو من يعولهم في كل حالة على حدة.

**المادة 07 :** 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 ثم بقصد إحداث الضرر أو باستهتار مع العلم بأن الضرر محتمل الحدوث.

**المادة 08 :** لا تعدل أحكام هذا الاتفاق من حقوق أو واجبات الناقل المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية بتحديد التزامات مالكي السفن البحرية أوفي أي قانون وطني خاص بذلك التحديد.

**المادة 09 :** أي شرط تعاقدى تم إبرامه قبل الواقعة التي تسببت عنها الإصابة ينص على إعفاء الناقل من التزامه قبل المسافر أو ممثليه الشخصيين أو ورثته أو من يعولهم أو ينص على حد أدنى من المقرر في هذه الاتفاقية، وكذلك أي اشتراط من هذا القبيل يقضى بتحويل عبء الإثبات إلى الواقع على الناقل أو يقضى 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 أونياية عن المسافر.

3. لا 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 تنتظر القضية.

## المادة 11 :

1. في حالة حدوث إصابة جسيمة لمسافر يجب أن يبلغ الناقل كتابة بهذه الإصابة في مدة خمسة عشر يوما من تاريخ نزوله من السفينة وإذا تخلف المسافر عن استقاء هذا الشرط فإنه يعتبر ما لم يثبت العكس قد نزل من السفينة سليما 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 اعتبارا من التاريخ الذي كان مفروضا 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 اعتبارا من تاريخ الوفاة بشرط ألا يزيد هذه المدة عن ثلاث سنوات من تاريخ النزول من السفينة.
6. يخضع الحق في وقت وقطع مدة التقادم المقررة في هذه المادة لقانون المحكمة التي تنتظر 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 أثبت 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. يسري 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 تتضمن لهذه الاتفاقية.

تودع وثائق الانضمام لدى الحكومة البلجيكية.

يسري مفعول هذه الاتفاقية بالنسبة للدول 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 يسري 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 أوفي 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 مسؤولة عن علاقتها الدولية.

يسري مفعول هذه الاتفاقية على البلدان المذكورة في الأخطار بعد ثلاثة أشهر من تاريخ استلام الحكومة البلجيكية له.

يجوز أن تطبق منظمة الامم المتحدة أحكام هذه المادة في الحالات التي تولي هي فيها سلطة الإدارة في البلد والتي تكون مسؤولة عن العلاقات الدولية الخاصة به ,

2. يجوز لمنظمة الامم 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.

ويسري مفعول ذلك الانسحاب بعد سنة من تاريخ تسلم 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 بمايلي :

1. التوقيعات والتصديقات والانضمامات التي تتم طبقا للمواد 15 و16 و18.
2. تاريخ بدء سريان هذه الاتفاقية طبقا للمادة 17.
3. الإخطارات المتعلقة بالسريان الإقليمي للاتفاقية طبقا للمادة 20
4. إخطارات الانسحاب التي تم استلامها طبقا للمادة 19.

المادة 22 :

يجوز لأي طرف من الأطراف المتعاقدة العليا أن يطلب بعد ثلاث سنوات من سريان هذه الاتفاقية بالنسبة لذلك الطرف أوفي 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 تدعولعقد المؤتمر في مدى ستة أشهر من الإخطار بشرط أن يوافق على ذلك ثلث الاطراف المتعاقدة العليا.

وإقرار بما سبق قد وقع على هذه الاتفاقية المفوضون الموقعون أدناه والذين وجدت وثائق تفوضيهم مقبولة ومستوفاة الشكل.

تم في بروكسل في التاسع والعشرين من أبريل سنة 1971 وتحرر باللغتين الفرنسية والانجليزية والنصان لهما نفس الحجية وهما في نسخة واحدة تظل محفوظة في أرشيف الحكومة البلجيكية التي تعطى صورا معتمدا منها.

**CONVENTION D'ATHÈNES DE 2002 RELATIVE AU  
TRANSPORT PAR MER DE PASSAGERS ET DE LEURS  
BAGAGES**

**(Texte consolidé de la Convention d'Athènes de 1974  
relative au transport par mer de passagers et de leurs  
bagages et du Protocole de 2002 à la Convention)**

**ARTICLE 1 : Définitions**

Dans la présente convention, les termes suivants sont employés dans le sens indiqué ci-dessous:

1. a) «transporteur» désigne une personne par qui ou pour le compte de qui un contrat de transport a été conclu, que le transport soit effectivement assuré par cette personne ou par un transporteur substitué;
- b) «transporteur substitué» désigne une personne autre que le transporteur, que ce soit le propriétaire, l'affréteur ou l'exploitant d'un navire, qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport;

c) «transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport» désigne le transporteur substitué, ou le transporteur dans la mesure où ce dernier assure effectivement le transport;

2. «contrat de transport» signifie un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte pour le transport par mer d'un passager ou, le cas échéant, d'un passager et de ses bagages;

3. «navire» signifie uniquement un bâtiment de mer à l'exclusion de tout véhicule sur coussin d'air;

4. «passager» signifie toute personne transportée sur un navire,

a) en vertu d'un contrat de transport, ou

b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises non régi par la présente Convention;

5. «bagages» signifie tout objet ou véhicule transporté par le transporteur en vertu d'un contrat de transport, à l'exception:

a) des biens ou des véhicules transportés en vertu d'un contrat d'affrètement d'un connaissement ou d'un contrat concernant à titre principal le transport de marchandises, et

b) des animaux vivants;

6. «bagages de cabine» signifie les bagages que le passager a dans sa cabine ou qu'il a en sa possession, sous sa garde ou son contrôle. Sauf pour l'application du paragraphe 8 du présent article et de l'article 8, les bagages de cabine comprennent les bagages que le passager a dans son véhicule ou sur celui-ci;

7.«perte ou dommages survenus aux bagages» concerne également le préjudice matériel provenant de ce que les bagages n'ont pas été rendus au passager dans un délai raisonnable à compter du moment de l'arrivée du navire sur lequel les bagages ont été transportés ou auraient dû l'être, mais ne comprend pas les retards provenant de conflits du travail;

8. «transport» concerne les périodes suivantes:

a) en ce qui concerne le passager et/ou ses bagages de cabine, la période pendant laquelle le passager et ses

bagages de cabine se trouvent à bord du navire ou en cours d'embarquement ou de débarquement, et la période pendant laquelle ceux-ci sont transportés par eau du quai au navire ou vice-versa, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet ou si le bâtiment utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur. Toutefois, le transport ne comprend pas, en ce qui concerne le passager, la période pendant laquelle il se trouve dans une gare maritime, ou sur un quai ou autre installation portuaire;

b) en ce qui concerne les bagages de cabine, également la période pendant laquelle le passager se trouve dans une gare maritime ou sur un quai ou autre installation portuaire si ces bagages ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire et n'ont pas encore été rendus au passager;

c) en ce qui concerne les autres bagages qui ne sont pas des bagages de cabine, la période comprise entre le moment où ils ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire, à terre ou à bord, et le moment où



ils ont été rendus par le transporteur, son préposé ou son mandataire;

9. «transport international» signifie tout transport dont le lieu de départ et le lieu de destination sont, selon le contrat de transport, situés dans deux États différents ou dans un seul État si, selon le contrat de transport ou l'itinéraire prévu, il y a un port d'escale intermédiaire dans un autre État;

10. «organisation» désigne l'Organisation maritime internationale;

11. «Secrétaire général» désigne le Secrétaire général de l'organisation.

## **ARTICLE 1 bis**

### **Annexe**

L'annexe de la présente Convention fait partie intégrante de la Convention.

## **ARTICLE 2**

### **Application**

1. La présente Convention s'applique à tout transport international lorsque:

- a) le navire bat le pavillon d'un État partie à la présente Convention ou est immatriculé dans un tel État, ou
- b) le contrat de transport a été conclu dans un État partie à la présente Convention, ou
- c) selon le contrat de transport, le lieu de départ ou de destination se trouve dans un État partie à la présente Convention.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, la présente Convention ne s'applique pas lorsque le transport est soumis à un régime de responsabilité civile prévu par les dispositions de toute autre convention internationale sur le transport de passagers ou de bagages par un mode de transport différent, pour autant que ces dispositions doivent être appliquées au transport par mer.

## **ARTICLE 3**

### **Responsabilité du transporteur**

1. En cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager causées par un événement maritime, le transporteur est responsable dans la mesure où le préjudice subi par le passager pour un même événement

ne dépasse pas 250 000 unités de compte, sauf si le transporteur prouve que l'événement:

a) résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible; ou

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

Si et dans la mesure où le préjudice dépasse la limite susmentionnée, le transporteur est en outre responsable à moins qu'il ne prouve que l'événement générateur du préjudice est survenu sans faute ou négligence de sa part.

2. En cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager non causées par un événement maritime, le transporteur est responsable si l'événement générateur du préjudice est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur. La preuve de la faute ou de la négligence incombe au demandeur.

3. En cas de préjudice résultant de la perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine, le transporteur est responsable si l'événement générateur du préjudice est

imputable à la faute ou à la négligence du transporteur. Il y a présomption de faute ou de négligence du transporteur en cas de préjudice causé par un événement maritime.

4. En cas de préjudice résultant de la perte ou de dommages survenus à des bagages autres que des bagages de cabine, le transporteur est responsable sauf s'il prouve que l'événement générateur du préjudice est survenu sans faute ou négligence de sa part.

5. Aux fins du présent article, on entend par:

- a) «événement maritime» désigne le naufrage, le chavirement, l'abordage ou l'échouement du navire, une explosion ou un incendie à bord du navire ou un défaut du navire;
- b) «faute ou négligence du transporteur» comprend la faute ou la négligence des préposés du transporteur agissant dans l'exercice de leurs fonctions;
- c) «défaut du navire» désigne tout mauvais fonctionnement, toute défaillance ou tout manque de conformité avec les règles de sécurité applicables s'agissant de toute partie du navire ou de son équipement lorsqu'elle est utilisée pour la

sortie, l'évacuation, l'embarquement et le débarquement des passagers; ou lorsqu'elle est utilisée pour la propulsion, la manoeuvre, la sécurité de la navigation, l'amarrage, le mouillage, l'arrivée à un poste à quai ou sur un lieu de mouillage ou le départ d'un tel poste ou lieu, ou la maîtrise des avaries après un envahissement; ou lorsqu'elle est utilisée pour la mise à l'eau des engins de sauvetage; et

d) le «préjudice» exclut les dommages punitifs ou exemplaires.

6. La responsabilité du transporteur en vertu du présent article porte uniquement sur le préjudice causé par des événements survenus au cours du transport. La preuve que l'événement générateur du préjudice est survenu au cours du transport, ainsi que la preuve de l'étendue du préjudice, incombe au demandeur.

7. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours du transporteur contre tout tiers, ou ne l'empêche d'invoquer comme moyen de défense la négligence concurrente en vertu de l'article 6 de la présente Convention. Aucune disposition du présent article

ne porte atteinte au droit de limitation en vertu de l'article 7 ou de l'article 8 de la présente Convention.

8. La présomption de la faute ou de la négligence d'une partie ou l'attribution de la charge de la preuve à une partie n'empêche pas l'examen des preuves en faveur de cette partie.

## **ARTICLE 4**

### **Transporteur substitué**

1. Si tout ou partie du transport a été confié à un transporteur substitué, le transporteur reste néanmoins responsable, aux termes des dispositions de la présente Convention, pour l'ensemble du transport. En outre, le transporteur substitué, ainsi que ses préposés ou mandataires, est assujéti aux dispositions de la présente Convention et peut s'en prévaloir pour la partie du transport qu'il exécute lui-même.

2. Le transporteur est responsable, en ce qui concerne le transport exécuté par le transporteur substitué, des actes et omissions du transporteur substitué ainsi que de ses

préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

3. Tout accord spécial en vertu duquel le transporteur assume des obligations qui ne sont pas imposées par la présente Convention ou renonce à des droits conférés par la présente Convention a effet à l'égard du transporteur substitué si ce dernier en convient de façon expresse et par écrit.

4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont responsables et dans la mesure où ils le sont, leur responsabilité est solidaire.

5. Aucune disposition du présent article ne doit porter atteinte au droit de recours du transporteur et du transporteur substitué.

## **ARTICLE 4bis**

### **Assurance obligatoire**

1. Lorsque des passagers sont transportés à bord d'un navire immatriculé dans un État Partie qui est autorisé à transporter plus de douze passagers et que la présente Convention est applicable, le transporteur qui assure effectivement la totalité

ou une partie du transport est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité en vertu de la présente Convention eu égard à la mort ou aux lésions corporelles de passagers. La limite de l'assurance obligatoire ou autre garantie financière ne doit pas être inférieure à 250 000 unités de compte par passager pour un même événement.

2. Un certificat attestant qu'une assurance ou une autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la présente convention est délivré à chaque navire après que l'autorité compétente d'un État partie s'est assurée qu'il est satisfait aux prescriptions du paragraphe 1. Lorsqu'il s'agit d'un navire immatriculé dans un État Partie, ce certificat est délivré ou visé par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation du navire; lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un État partie, le certificat peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de tout État partie. Le certificat doit être conforme au modèle figurant à



---

l'Annexe de la présente Convention et comporter les renseignements suivants;

a) nom du navire, lettres ou numéro distinctifs et port d'immatriculation;

b) nom et lieu de l'établissement principal du transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport;

c) numéro OMI d'identification du navire;

d) type et durée de la garantie,

e) nom et lieu de l'établissement principal de l'assureur ou de l'autre personne fournissant la garantie financière et, le cas échéant, lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou autre garantie financière a été souscrite; et

f) période de validité du certificat, qui ne saurait excéder celle de l'assurance ou autre garantie financière.

3.a) Un État Partie peut autoriser une institution ou un organisme reconnu par lui à délivrer le certificat. Cette institution ou cet organisme informe cet État de la délivrance de chaque certificat. Dans tous les cas, l'État Partie se porte pleinement garant du caractère complet et exact du certificat

ainsi délivré et s'engage à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation.

b) Un État partie notifie au Secrétaire général:

i) les responsabilités spécifiques et les conditions de l'habilitation d'une institution ou d'un organisme reconnu par lui;

ii) le retrait d'une telle habilitation; et

iii) la date à compter de laquelle une telle habilitation ou le retrait d'une telle habilitation prend effet.

L'habilitation ne prend pas effet avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date à laquelle une notification en ce sens a été donnée au Secrétaire général.

c) L'institution ou l'organisme autorisé à délivrer des certificats conformément au présent paragraphe est, au minimum, autorisé à retirer ces certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont pas respectées. Dans tous les cas, l'institution ou l'organisme signale ce retrait à l'État au nom duquel le certificat avait été délivré.

4. Le certificat est établi dans la ou les langues officielles de l'État qui le délivre. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais, ni

l'espagnol, ni le français, le texte comporte une traduction dans l'une de ces langues et, si l'État en décide ainsi, la langue officielle de cet État peut ne pas être utilisée.

5. Le certificat doit se trouver à bord du navire et une copie doit en être déposée auprès de l'autorité qui tient le registre d'immatriculation du navire ou, si le navire n'est pas immatriculé dans un État Partie, auprès de l'autorité de l'État qui a délivré ou visé le certificat.

6. Une assurance ou autre garantie financière ne satisfait pas aux prescriptions du présent article si elle peut cesser d'avoir effet, pour une raison autre que l'expiration de la période de validité indiquée dans le certificat, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date où préavis en a été donné à l'autorité spécifiée au paragraphe 5, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat n'ait été délivré avant la fin de ce délai. Les dispositions qui précèdent s'appliquent également à toute modification de l'assurance ou autre garantie financière ayant pour effet que celle-ci ne satisfait plus aux prescriptions du présent article.

7. L'État d'immatriculation du navire détermine les conditions de délivrance et de validité du certificat, sous réserve des dispositions du présent article.

8. Aucune disposition de la présente Convention n'est interprétée comme empêchant un État Partie de donner foi aux renseignements obtenus d'autres États ou de l'Organisation ou d'autres organismes internationaux concernant la situation financière des assureurs ou des autres personnes fournissant la garantie financière aux fins de la présente Convention. Dans de tels cas, l'État Partie qui donne foi à de tels renseignements n'est pas dégagé de sa responsabilité en tant qu'État qui délivre le certificat.

9. Les certificats délivrés ou visés sous l'autorité d'un État partie sont acceptés par les autres États parties aux fins de la présente convention et sont considérés par eux comme ayant la même valeur que les certificats qu'ils ont eux-mêmes délivrés ou visés, même lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un État partie. Un État partie peut à tout moment demander à l'État qui a délivré ou visé le

certificat de procéder à un échange de vues s'il estime que l'assureur ou le garant porté sur le certificat d'assurance n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la présente convention.

10. Toute demande en réparation couverte par une assurance ou autre garantie financière en vertu du présent article peut être formée directement contre l'assureur ou autre personne fournissant la garantie financière. Dans un tel cas, le montant figurant au paragraphe 1 constitue la limite de la responsabilité de l'assureur ou autre personne fournissant la garantie financière, même si le transporteur ou le transporteur substitué n'est pas en droit de limiter sa responsabilité. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le transporteur mentionné au paragraphe 1 serait fondé à invoquer conformément à la présente Convention (excepté ceux tirés de la faillite ou de la mise en liquidation). De surcroît, le défendeur peut se prévaloir du fait que le dommage résulte d'une faute intentionnelle de l'assuré, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à

invoquer dans une action intentée par l'assuré contre lui. Le défendeur est dans tous les cas en droit d'obliger le transporteur et le transporteur substitué à se joindre à la procédure.

11. Tous fonds constitués par une assurance ou autre garantie financière souscrite en application du paragraphe 1 ne sont disponibles que pour le règlement des indemnités dues en vertu de la présente Convention et tout paiement de ces fonds dégage de toute responsabilité née de la présente Convention à raison des montants payés.

12. Un État partie n'autorise pas un navire soumis aux dispositions du présent article et battant son pavillon à être exploité à tout moment si ce navire n'est pas muni d'un certificat délivré en vertu du paragraphe 2 ou du paragraphe 15

13. Sous réserve des dispositions du présent article, chaque État Partie veille à ce qu'en vertu de son droit national, une assurance ou autre garantie financière correspondant aux exigences du paragraphe 1 couvre tout navire autorisé à transporter plus de douze passagers, quel que soit son lieu

d'immatriculation, qui touche ou quitte un port de son territoire, dans la mesure où la présente Convention est applicable.

14. Nonobstant les dispositions du paragraphe 5, un État Partie peut notifier au Secrétaire général qu'aux fins du paragraphe 13 les navires ne sont pas tenus d'avoir à bord ou de produire le certificat prescrit au paragraphe 2 lorsqu'ils touchent ou quittent des ports situés dans son territoire, sous réserve que l'État Partie qui délivre le certificat ait notifié au Secrétaire général qu'il tient, sous forme électronique, des dossiers accessibles à tous les États Parties, attestant l'existence du certificat et permettant aux États Parties de s'acquitter de leurs obligations en vertu du paragraphe 13.

15. Si un navire appartenant à un État Partie n'est pas couvert par une assurance ou autre garantie financière, les dispositions pertinentes du présent article ne lui sont pas applicables. Ce navire doit toutefois être muni d'un certificat délivré par les autorités compétentes de l'État d'immatriculation attestant que le navire appartient à cet État et que sa responsabilité est couverte à raison du montant

prescrit conformément au paragraphe 1. Ce certificat suit d'aussi près que possible le modèle prescrit au paragraphe 2.

## **ARTICLE 5**

### **Biens de valeur**

Le transporteur n'est pas responsable en cas de perte ou de dommages survenus à des espèces, des titres négociables, de l'or, de l'argenterie, de la joaillerie, des bijoux, des objets d'art ou d'autres biens de valeur, sauf si ces biens de valeur ont été déposés auprès du transporteur qui a convenu de les garder en sûreté, le transporteur étant dans ce cas responsable à concurrence de la limite fixée au paragraphe 3 de l'article 8, à moins qu'une limite plus élevée n'ait été fixée d'un commun accord conformément au paragraphe 1 de l'article 10.

## **ARTICLE 6**

### **Faute du passager**

Si le transporteur établit que la mort ou les lésions corporelles du passager, la perte ou les dommages survenus à ses bagages sont dus, directement ou indirectement, à la



faute ou à la négligence du passager, le tribunal saisi peut, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

## **ARTICLE 7**

### **Limite de responsabilité en cas de mort et de lésions corporelles**

1. La responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager en vertu de l'article 3 est limitée, dans tous les cas, à 400 000 unités de compte par passager pour un même événement. Si, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite.

2. Un État Partie peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale la limite de responsabilité prescrite au paragraphe 1, sous réserve que la limite de responsabilité prévue, le cas échéant, au niveau national ne soit pas inférieure à celle prescrite au paragraphe

1. Un État Partie qui fait usage de la faculté offerte dans le présent paragraphe notifie au Secrétaire général la limite de responsabilité adoptée ou le fait qu'il n'y en a pas.

**ARTICLE 8****Limite de responsabilité en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages et aux véhicules**

1. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine est limitée, dans tous les cas, à 2 250 unités de compte par passager et par transport.

2. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux véhicules, y compris tous les bagages transportés dans le véhicule ou sur celui-ci, est limitée, dans tous les cas, à 12 700 unités de compte par véhicule et par transport.

3. La responsabilité du transporteur, en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages autres que ceux visés aux paragraphes 1 et 2, est limitée, dans tous les cas, à 3 375 unités de compte par passager et par transport.

4. Le transporteur et le passager peuvent convenir que la responsabilité du transporteur est soumise à une franchise qui ne dépasse pas 330 unités de compte en cas de dommages causés à un véhicule et 149 unités de compte

par passager en cas de perte ou de dommages survenus à d'autres bagages. Cette somme est déduite du montant de la perte ou du dommage.

## **ARTICLE 9**

### **Unité de compte et conversion**

1. L'unité de compte mentionnée dans la présente Convention est le droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés au paragraphe 1 de l'article 3, au paragraphe 1 de l'article 4 bis, au paragraphe 1 de l'article 7 et à l'article 8 sont convertis dans la monnaie nationale de l'État dont relève le tribunal saisi du litige sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au droit de tirage spécial à la date du jugement ou à la date adoptée d'un commun accord par les parties.

La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un État Partie qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la

monnaie nationale d'un État Partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet État Partie.

2. Toutefois, un État qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 peut, au moment de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation de la présente Convention ou de l'adhésion à celle-ci, ou à tout moment par la suite, déclarer que l'unité de compte visée au paragraphe 1 est égale à 15 francs or. Le franc or visé dans le présent paragraphe correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion du franc or en monnaie nationale s'effectue conformément à la législation de l'État en cause.

3. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 2 sont faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'État Partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, pour les montants prévus au paragraphe 1 de l'article 3, au paragraphe 1 de l'article 4 bis, au paragraphe 1 de l'article 7

et à l'article 8 que celle qui découlerait de l'application des trois premières phrases du paragraphe 1. Les États communiquent au Secrétaire général leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 2, selon le cas, lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente Convention ou d'adhésion à celle-ci et chaque fois qu'un changement se produit dans cette méthode de calcul ou dans ces résultats.

## **ARTICLE 10**

### **Dispositions supplémentaires relatives aux limites de responsabilité**

.Le transporteur et le passager peuvent convenir de façon expresse et par écrit de limites de responsabilité plus élevées que celles prévues aux articles 7 et 8.

2. Les intérêts et les frais de justice ne sont pas inclus dans les limites de responsabilité prévues aux articles 7 et 8.

## **ARTICLE 11**

### **Exonérations et limites que peuvent invoquer les préposés du transporteur**

Si une action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué en raison de dommages visés par la présente Convention, ce préposé ou mandataire peut, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que peuvent invoquer le transporteur ou le transporteur substitué en vertu de la présente Convention.

## **ARTICLE 12**

### **Cumul d'actions en responsabilité**

1. Lorsque les limites de responsabilité prévues aux articles 7 et 8 prennent effet, elles s'appliquent au montant total de la réparation qui peut être obtenu dans le cadre de toutes les actions en responsabilité intentées en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager ou de perte ou de dommages survenus à ses bagages.

2. En ce qui concerne le transport exécuté par un transporteur substitué, le montant total de la réparation qui peut être obtenu de transporteur et du transporteur substitué, ainsi que de leurs préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut dépasser l'indemnité la

plus élevée qui peut être mise à la charge soit du transporteur, soit du transporteur substitué, en vertu de la présente convention, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées ne puisse être tenue pour responsable au-delà de la limite qui lui est applicable.

3. Dans tous les cas où le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué peut, en vertu de l'article 11 de la présente Convention, se prévaloir des limites de responsabilité visées aux articles 7 et 8, le montant total de la réparation qui peut être obtenu du transporteur ou, le cas échéant, du transporteur substitué et de ce préposé ou mandataire ne peut dépasser ces limites.

## **ARTICLE 13**

### **Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité**

1. Le transporteur est déchu du bénéfice des limites de responsabilité visées aux articles 7 et 8 et au paragraphe 1 de l'article 10, s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit

témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.

2. Le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué ne peut se prévaloir de ces limites s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que ce préposé ou mandataire a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.

## **ARTICLE 14**

### **Fondement des actions**

Aucune action en responsabilité, en cas de décès ou de lésions corporelles du passager ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, ne peut être intentée contre le transporteur ou le transporteur substitué, autrement que sur la base de la présente Convention.

## **ARTICLE 15**

### **Notification de la perte ou des dommages survenus aux bagages**



1. Le passager doit adresser des notifications écrites au transporteur ou à son mandataire:

a) dans le cas de dommages apparents causés à des bagages:

i) pour les bagages de cabine, avant le débarquement du passager ou au moment de ce débarquement;

ii) pour tous autres bagages, avant leur livraison ou au moment de cette livraison;

b) dans le cas de dommages non apparents causés aux bagages ou de perte de bagages, dans les quinze jours qui suivent la date du débarquement ou de la livraison ou la date à laquelle la livraison aurait dû avoir lieu.

2. Faute de se conformer aux dispositions du présent article, le passager est présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu ses bagages en bon état.

3. Les notifications écrites sont inutiles si l'état des bagages a fait l'objet d'un constat ou d'une inspection contradictoire au moment de leur réception..

---

## ARTICLE 16

### **Délai de prescription pour les actions en responsabilité**

1. Toute action en réparation du préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager, ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, est soumise à une prescription de deux ans.

2. Le délai de prescription court:

a) dans le cas de lésions corporelles, à partir de la date du débarquement du passager;

b) dans le cas d'un décès survenu au cours du transport, à partir de la date à laquelle le passager aurait dû être débarqué et, dans le cas de lésions corporelles s'étant produites au cours du transport et ayant entraîné le décès du passager après son débarquement, à partir de la date du décès; le délai ne peut toutefois dépasser trois ans à compter de la date du débarquement;

c) dans le cas de perte ou de dommages survenus aux bagages, à partir de la date du débarquement ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, à compter de la date la plus tardive.

3. La loi du tribunal saisi régit les causes de suspension et d'interruption des délais de prescription, mais en aucun cas une action intentée en vertu de la présente Convention ne peut être introduite après expiration d'un des délais ci-après:

a) un délai de cinq ans à compter de la date du débarquement du passager ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, la plus tardive de ces deux dates étant prise en considération; ou, si l'expiration du délai ci-après intervient plus tôt,

b) un délai de trois ans à compter de la date à laquelle le demandeur a eu connaissance ou aurait raisonnablement dû avoir connaissance de la lésion, de la perte ou du dommage causé par l'événement.

c) Nonobstant les dispositions des paragraphes, 1, 2 et 3 du présent article, le délai de prescription peut être prorogé par déclaration du transporteur ou par accord entre les parties conclu après la survenance du dommage. Déclaration et accord doivent être consignés par écrit.

## **ARTICLE 17**

### **Juridiction compétente**

1. Une action intentée en vertu des articles 3 et 4 de la présente Convention doit être introduite, au choix du demandeur, devant l'une des juridictions énumérées ci-dessous, à condition que celle-ci soit située dans un État Partie à la présente Convention et conformément aux dispositions du droit interne de chaque État Partie en matière de compétence juridictionnelle dans les États où plusieurs tribunaux peuvent être saisis:

a) le tribunal de la résidence habituelle ou du principal établissement du défendeur;

b) le tribunal du lieu de départ ou du lieu de destination stipulé dans le contrat de transport;

c) un tribunal de l'État du domicile ou de la résidence habituelle du demandeur, si le défendeur a un siège de son activité dans cet État et est soumis à la juridiction de celui-ci;

d) le tribunal de l'État du lieu de conclusion du contrat de transport si le défendeur y a un siège de son activité et est soumis à la juridiction de cet État.

2. Une action intentée en vertu de l'article 4bis de la présente Convention doit être introduite, au choix du

demandeur, devant l'une des juridictions auprès desquelles une action pourrait être intentée à l'encontre du transporteur ou du transporteur substitué conformément au paragraphe 1.

3. Après l'événement qui a causé le dommage, les parties peuvent convenir de la juridiction ou du tribunal arbitral auquel la demande d'indemnisation doit être soumise.

## **ARTICLE 17**

### **bis Reconnaissance et exécution**

1. Tout jugement rendu par un tribunal compétent en vertu de l'article 17, qui est exécutoire dans l'État d'origine où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu dans tout État partie, sauf:

a) si le jugement a été obtenu frauduleusement; ou

b) si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de préparer sa défense.

2. Tout jugement qui est reconnu en vertu du paragraphe 1 est exécutoire dans chaque État partie dès que les procédures requises dans cet État ont été remplies. Ces procédures ne sauraient autoriser une révision au fond de la demande.

3. Un État Partie au présent Protocole peut appliquer d'autres règles pour la reconnaissance et l'exécution des jugements, sous réserve qu'elles aient pour effet d'assurer que les jugements soient reconnus et exécutés dans la même mesure au moins qu'en vertu des paragraphes 1 et 2.

## **ARTICLE 18**

### **Nullité des dispositions contractuelles**

Toute stipulation contractuelle, conclue avant l'événement qui a causé la mort ou les lésions corporelles du passager, ou la perte ou les dommages survenus à ses bagages et tendant à exonérer toute personne responsable en vertu de la présente Convention de sa responsabilité envers le passager ou à établir une limite de responsabilité inférieure à celle fixée par la présente Convention, sauf celle prévue au paragraphe 4 de l'article 8, ou à renverser le fardeau de la preuve qui incombe au transporteur ou au transporteur substitué, ou qui aurait pour effet de restreindre le choix spécifié au paragraphe 1 ou au paragraphe 2 de l'article 17, est nulle et non avenue; mais la nullité de cette stipulation n'entraîne pas

---

la nullité du contrat de transport, qui demeure soumis aux dispositions de la présente Convention.

## **ARTICLE 19**

### **Autres conventions sur la limitation de la Responsabilité**

La présente Convention ne modifie en rien les droits et obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés ou mandataires tels qu'ils résultent des conventions internationales sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

## **ARTICLE 20**

### **Domage nucléaire**

Nul ne peut être tenu pour responsable d'un dommage causé par un accident nucléaire en vertu de la présente convention:

a) si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, amendée par le Protocole additionnel du 28 janvier 1964, ou en vertu de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de

dommage nucléaire, ou en vertu de tout amendement ou Protocole s'y rapportant qui est en vigueur; ou

b) si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la législation nationale régissant la responsabilité du chef de tels dommages, à condition que cette législation soit à tous égards aussi favorable aux personnes susceptibles de subir des dommages que l'une ou l'autre des Conventions de Paris ou de Vienne, ou que tout amendement ou Protocole s'y rapportant qui est en vigueur.

## **ARTICLE 21**

### **Transports commerciaux effectués par des personnes morales de droit public**

La présente Convention s'applique aux transports effectués à titre commercial par un État ou d'autres personnes morales de droit public en vertu d'un contrat de transport tel que défini à l'article premier.

## **ARTICLE 22**

### **Déclaration de non-application**

1. Lors de l'adhésion à la présente Convention, de sa signature, de sa ratification, de son acceptation ou de son



approbation, toute Partie peut déclarer par écrit qu'elle n'appliquera pas les dispositions de la présente convention, lorsque le passager et le transporteur sont des ressortissants de cette Partie.

2. Toute déclaration faite en vertu du paragraphe 1 du présent article peut être retirée à tout moment au moyen d'une notification écrite adressée au Secrétaire général

## **ARTICLE 22 bis**

### **Clauses finales de la Convention**

Les clauses finales de la présente Convention sont les articles 17 à 25 du Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages. Dans la présente Convention, les références aux États Parties sont considérées comme des références aux États Parties à ce Protocole.

### **CLAUSES FINALES**

[Articles 17 à 25 du Protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages]

---

## ARTICLE 17

### **Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion**

Le présent Protocole est ouvert à la signature, au Siège de l'Organisation, du 1er mai 2003 au 30 avril 2004 et reste ensuite ouvert à l'adhésion.

2. Les États peuvent exprimer leur consentement à être liés par le présent Protocole par;

a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou

b) signatures ou

c) adhésion.

3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.

4. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement au présent Protocole à l'égard de tous les actuels États Parties, ou après l'accomplissement de toutes les mesures requises pour l'entrée en vigueur de

l'amendement à l'égard de ces États Parties, est réputé s'appliquer au présent Protocole tel que modifié par l'amendement.

5. Un État ne doit pas exprimer son consentement à être lié par le présent Protocole à moins de dénoncer, au cas où il y serait Partie:

a) la Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, faite à Athènes le 13 décembre 1974;

b) le Protocole de la Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, fait à Londres le 19 novembre 1976; et

c) le Protocole de 1990 modifiant la Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, fait à Londres le 29 mars 1990.

Avec effet à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole pour cet État conformément à l'article 20.

## **ARTICLE 18**

### **États ayant plus d'un régime juridique**

1. S'il comprend deux ou plusieurs unités territoriales dans lesquelles des régimes juridiques différents sont applicables pour ce qui est des matières traitées dans le présent Protocole, un État peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que le présent Protocole s'applique à l'ensemble de ses unités territoriales ou seulement à une ou plusieurs d'entre elles, et il peut modifier cette déclaration en soumettant une autre déclaration à tout moment.

2. La déclaration est notifiée au Secrétaire général et précise expressément les unités territoriales auxquelles s'applique le présent Protocole.

3. Dans le cas d'un État partie qui a fait une telle déclaration.

a) les références à l'État d'immatriculation d'un navire et, pour ce qui est d'un certificat d'assurance obligatoire, à l'État qui a délivré ou visé le certificat, sont interprétées comme se rapportant respectivement à l'unité territoriale dans laquelle le navire est immatriculé et à celle qui délivre ou vise le certificat;

b) les références aux prescriptions du droit national, à la limite nationale de responsabilité et à la monnaie nationale sont interprétées comme se rapportant respectivement aux prescriptions du droit, à la limite de responsabilité et à la monnaie de l'unité territoriale pertinente; et

c) les références aux tribunaux des États Parties et aux jugements qui doivent être reconnus dans ces États sont interprétées comme se rapportant respectivement aux tribunaux de l'unité territoriale pertinente et aux jugements qui doivent être reconnus dans cette unité territoriale.

## **ARTICLE 19**

### **Organisations régionales d'intégration économique**

1. Une organisation régionale d'intégration économique constituée d'États souverains qui lui ont transféré compétence pour certaines matières dont traite le présent Protocole peut signer, ratifier, accepter ou approuver le présent Protocole ou y adhérer. Une organisation régionale d'intégration économique qui est Partie au présent Protocole a les droits et les obligations d'un État Partie, dans la mesure

où elle a compétence pour les matières dont traite le présent Protocole.

2. Lorsqu'une organisation régionale d'intégration économique exerce son droit de vote sur des matières pour lesquelles elle a compétence, elle dispose d'un nombre de voix égal au nombre de ses États Membres qui sont Parties au présent Protocole et qui ont transféré à l'organisation compétence pour la matière en question. Une organisation régionale d'intégration économique n'exerce pas son droit de vote si ses États Membres exercent le leur, et inversement.

3. Lorsque le nombre d'États Parties est pertinent aux fins du présent Protocole, y compris les articles 20 et 23 du présent Protocole mais non exclusivement, l'organisation régionale d'intégration économique ne compte pas comme un État Partie en sus de ses États Membres qui sont des États Parties.

4. Au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, l'organisation régionale d'intégration économique fait une déclaration au Secrétaire général spécifiant les matières dont traite le

présent Protocole pour lesquelles ses États Membres qui sont signataires du présent Protocole ou Parties au présent Protocole lui ont transféré compétence, ainsi que toutes autres restrictions pertinentes quant à l'étendue de cette compétence. L'organisation régionale d'intégration économique notifie promptement au Secrétaire général toute modification de la répartition des compétences spécifiée dans la déclaration visée dans le présent paragraphe, y compris les nouveaux transferts de compétence. Une telle déclaration est communiquée par le Secrétaire général, conformément à l'article 24 du présent Protocole.

6. Les États Parties qui sont des États Membres d'une organisation régionale d'intégration économique qui est Partie au présent Protocole sont présumés avoir compétence en ce qui concerne toutes les matières traitées par le présent Protocole pour lesquelles des transferts de compétence à l'organisation n'ont pas été expressément déclarés ou notifiés en vertu du paragraphe 4.

## **ARTICLE 20**

### **Entrée en vigueur**

1. Le présent Protocole entre en vigueur douze mois après la date à laquelle 10 États, soit l'ont signé sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général.

2. Pour tout État qui le ratifie, l'accepte, l'approuve ou y adhère après que les conditions d'entrée en vigueur prévues au paragraphe 1 ont été remplies, le présent Protocole entre en vigueur trois mois après la date du dépôt par cet État de l'instrument approprié, mais pas avant l'entrée en vigueur du présent Protocole conformément au paragraphe 1.

## **ARTICLE 21**

### **Dénonciation**

1. Le présent Protocole peut être dénoncé par l'un quelconque des États Parties à tout moment après la date à laquelle il entre en vigueur à l'égard de cet État.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.

3. La dénonciation prend effet douze mois après la date du dépôt de l'instrument de dénonciation auprès du Secrétaire



général ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans cet instrument.

4. Entre les États Parties au présent Protocole, la dénonciation par l'un quelconque d'entre eux de la Convention conformément à l'article 25 de celle-ci n'est en aucun cas interprétée comme une dénonciation de la Convention telle que révisée par le présent Protocole.

## **ARTICLE 22**

### **Révision et modification**

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou de modifier le présent Protocole.
2. L'Organisation convoque une conférence des États Parties au présent Protocole, ayant pour objet de le réviser ou de le modifier, à la demande du tiers au moins des États Parties.

## **ARTICLE 23**

### **Modification des limites**

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 22, la procédure spéciale définie dans le présent article s'applique uniquement aux fins de modifier les limites fixées au paragraphe 1 de l'article 3, au paragraphe 1 de l'article 4bis, au paragraphe 1

de l'article 7 et à l'article 8 de la Convention, telle que révisée par le présent Protocole.

2. À la demande d'au moins la moitié et, en tout cas, d'un minimum de six des États Parties au présent Protocole, toute proposition visant à modifier les limites, y compris les franchises, prévues au paragraphe 1 de l'article 3, au paragraphe 1 de l'article 4 bis, au paragraphe 1 de l'article 7 et à l'article 8 de la Convention, telle que révisée par le présent Protocole, est diffusée par le Secrétaire général à tous les Membres de l'Organisation et à tous les États Parties.

3. Tout amendement proposé et diffusé suivant la procédure ci-dessus est soumis au Comité juridique de l'Organisation (ci-après dénommé «le Comité juridique») pour que ce dernier l'examine six mois au moins après la date à laquelle il a été diffusé.

4. Tous les États Parties à la Convention, telle que révisée par le présent Protocole, qu'ils soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisés à participer aux délibérations du

---

Comité juridique en vue d'examiner et d'adopter les amendements.

5. Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des États Parties à la Convention, telle que révisée par le présent Protocole, présents et votants au sein du Comité juridique, élargi conformément au paragraphe 4, à condition que la moitié au moins des États Parties à la Convention, telle que révisée par le présent Protocole, soient présents au moment du vote.

6. Lorsqu'il se prononce sur une proposition visant à modifier les limites, le comité juridique tient compte de l'expérience acquise en matière d'événements et en particulier, du montant des dommages qui en résultent des fluctuations de la valeur des monnaies et de l'incidence de l'amendement proposé sur le coût des assurances.

7. a) Aucun amendement visant à modifier les limites en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle le présent Protocole a été ouvert à la signature, ni d'un délai de cinq ans à compter de la date d'entrée en

vigueur d'un amendement antérieur adopté en vertu du présent article;

b) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant à la limite fixée dans la Convention, telle que révisée par le présent Protocole, majorée de six pour cent par an, en intérêt composé, à compter de la date à laquelle le présent Protocole a été ouvert à la signature;

c) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant au triple de la limite fixée dans la Convention, telle que révisée par le présent Protocole.

8. Tout amendement adopté conformément au paragraphe 5 est notifié par l'Organisation à tous les États Parties. L'amendement est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai de dix-huit mois après la date de sa notification, à moins que, durant cette période, un quart au moins des États qui étaient des États Parties au moment de l'adoption de l'amendement ne fassent savoir au Secrétaire général qu'ils ne l'acceptent pas, auquel cas l'amendement est rejeté et n'a pas d'effet.

9. Un amendement réputé avoir été accepté conformément au point 8 entre en vigueur dix-huit mois après son acceptation.

10. Tous les États Parties sont liés par l'amendement, à moins qu'ils ne dénoncent le présent Protocole, conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article 21, six mois au moins avant l'entrée en vigueur de cet amendement. Cette dénonciation prend effet lorsque l'amendement entre en vigueur.

11. Lorsqu'un amendement a été adopté mais que le délai d'acceptation de dix-huit mois n'a pas encore expiré, tout État devenant État Partie durant cette période est lié par l'amendement si celui-ci entre en vigueur. Un État qui devient État Partie après expiration de ce délai est lié par tout amendement qui a été accepté conformément au paragraphe 8. Dans les cas visés par le présent paragraphe, un État est lié par un amendement à compter de la date d'entrée en vigueur de l'amendement ou de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole à l'égard de cet État, si cette dernière date est postérieure.

## ARTICLE 24

### Dépositaire

1. Le présent Protocole et tout amendement adopté en vertu de l'article 23 sont déposés auprès du Secrétaire général.

2. Le Secrétaire général;

a) informe tous les États qui ont signé la Convention ou y ont adhéré:

i) de toute nouvelle signature ou de tout dépôt d'un nouvel instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ainsi que de leur date;

ii) de toute déclaration et communication effectuées en vertu des paragraphes 2 et 3 de l'article 9, du paragraphe 1 de l'article 18 et du paragraphe 4 de l'article 19, de la Convention telle que révisée par le présent Protocole;

iii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;

iv) de toute proposition visant à modifier les limites, qui a été présentée conformément au paragraphe 2 de l'article 23 du présent Protocole;

v) de tout amendement qui a été adopté conformément au paragraphe 5 de l'article 23 du présent Protocole;

vi) de tout amendement qui est réputé avoir été accepté en vertu du paragraphe 8 de l'article 23 du présent Protocole ainsi que de la date à laquelle l'amendement entre en vigueur, conformément aux paragraphes 9 et 10 de cet article;

vii) de tout dépôt d'un instrument de dénonciation du présent Protocole ainsi que de la date du dépôt et de la date à laquelle cette dénonciation prend effet;

viii) de toute communication prévue par l'un quelconque des articles du présent Protocole;

b) transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les États qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré.

3. Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général en transmet le texte au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication, conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

## **ARTICLE 25**

### **Langues**

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, tous les textes faisant également foi.

FAIT À LONDRES le premier novembre 2002.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Protocole.



## الملحق رقم 04 التعديل الجديد للقانون 09 . 03

الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 35	
28 رمضان عام 1439 هـ 13 يونيو سنة 2018 م	
<b>فهرس</b>	
<b>قوانين</b>	
4	قانون رقم 08-18 مؤرخ في 25 رمضان عام 1439 الموافق 10 يونيو سنة 2018، يعطل ويتشم القانون رقم 08-04 المؤرخ في 27 جمادى الثانية عام 1425 الموافق 14 غشت سنة 2004 والمتعلق بشروط ممارسة الأنشطة التجارية.....
5	قانون رقم 09-18 مؤرخ في 25 رمضان عام 1439 الموافق 10 يونيو سنة 2018، يعطل ويتشم القانون رقم 03-09 المؤرخ في 29 صفر عام 1430 الموافق 25 فبراير سنة 2009 والمتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش.....
7	قانون رقم 10-18 مؤرخ في 25 رمضان عام 1439 الموافق 10 يونيو سنة 2018، يحدد القواعد المطبقة في مجال التمهين.....
<b>مراسيم تنظيمية</b>	
16	مرسوم رئاسي رقم 155-18 مؤرخ في 26 رمضان عام 1439 الموافق 11 يونيو سنة 2018، يتضمن تحويل اعتماد إلى ميزانية تسيير رئاسة الجمهورية.....
17	مرسوم رئاسي رقم 156-18 مؤرخ في 26 رمضان عام 1439 الموافق 11 يونيو سنة 2018، يتضمن إحداث باب وتحويل اعتماد إلى ميزانية تسيير وزارة الداخلية والجماعات المحلية والتهيئة العمرانية.....
17	مرسوم رئاسي رقم 157-18 مؤرخ في 26 رمضان عام 1439 الموافق 11 يونيو سنة 2018، يتضمن تحويل اعتماد إلى ميزانية تسيير وزارة الفلاحة والتنمية الريفية والصيد البحري.....
18	مرسوم رئاسي رقم 158-18 مؤرخ في 26 رمضان عام 1439 الموافق 11 يونيو سنة 2018، يتضمن تحويل اعتماد إلى ميزانية تسيير وزارة الصحة والسكان وإصلاح المستشفيات.....
<b>مراسيم فردية</b>	
19	مرسوم رئاسي مؤرخ في 20 رمضان عام 1439 الموافق 5 يونيو سنة 2018، يتضمن إنهاء مهام مدير الهياكل القاعدية والتجهيزات في المديرية العامة للجمارك بوزارة المالية.....
19	مرسوم رئاسي مؤرخ في 20 رمضان عام 1439 الموافق 5 يونيو سنة 2018، يتضمن إنهاء مهام مدير حنيط الإنتاج الفلاحي وتنميته بوزارة الفلاحة والتنمية الريفية والصيد البحري.....
19	مرسوم رئاسي مؤرخ في 20 رمضان عام 1439 الموافق 5 يونيو سنة 2018، يتضمن إنهاء مهام الأمين العام لوزارة التجارة.....
19	مرسوم رئاسي مؤرخ في 20 رمضان عام 1439 الموافق 5 يونيو سنة 2018، يتضمن إنهاء مهام مدير المشاريع الكبرى بوزارة النقل - سابقا.....
19	مرسوم رئاسي مؤرخ في 22 رمضان عام 1439 الموافق 7 يونيو سنة 2018، يتضمن إنهاء مهام بالمديرية العامة للجمارك.....
19	مرسوم رئاسي مؤرخ في 22 رمضان عام 1439 الموافق 7 يونيو سنة 2018، يتضمن إنهاء مهام نائب مدير بالمركز الوطني للإشارة التابع للجمارك.....
19	مرسوم رئاسي مؤرخ في 22 رمضان عام 1439 الموافق 7 يونيو سنة 2018، يتضمن إنهاء مهام مديرين جهويين للجمارك.....
20	مرسوم رئاسي مؤرخ في 20 رمضان عام 1439 الموافق 5 يونيو سنة 2018، يتضمن تعيين المدير العام للجمارك.....
20	مرسوم رئاسي مؤرخ في 20 رمضان عام 1439 الموافق 5 يونيو سنة 2018، يتضمن تعيين الأمين العام لوزارة التجارة.....
20	مرسوم رئاسي مؤرخ في 20 رمضان عام 1439 الموافق 5 يونيو سنة 2018، يتضمن تعيين الأمين العام لوزارة البيئة والطاقات المتجددة.....

5 الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 35	28 رمضان عام 1439 هـ 13 يونيو سنة 2018 م
<p>- وبمقتضى القانون رقم 02-04 المؤرخ في 5 جمادى الأولى عام 1425 الموافق 23 يونيو سنة 2004 الذي يحدد القواعد المطبقة على الممارسات التجارية، المعدل والمتمم،</p> <p>- وبمقتضى القانون رقم 04-04 المؤرخ في 5 جمادى الأولى عام 1425 الموافق 23 يونيو سنة 2004 والمتعلق بالتقييس، المعدل والمتمم،</p> <p>- وبمقتضى القانون رقم 08-04 المؤرخ في 27 جمادى الثانية عام 1425 الموافق 14 غشت سنة 2004 والمتعلق بشروط ممارسة الأنشطة التجارية، المعدل والمتمم،</p> <p>- وبمقتضى القانون رقم 03-09 المؤرخ في 29 صفر عام 1430 الموافق 25 فبراير سنة 2009 والمتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش، المعدل،</p> <p>- وبمقتضى القانون رقم 09-17 المؤرخ في 28 جمادى الثانية عام 1438 الموافق 27 مارس سنة 2017 والمتعلق بالنظام الوطني للقياس،</p> <p>- وبعد رأي مجلس الدولة،</p> <p>- وبعد مصادقة البرلمان،</p>	<p>"المادة 25 : يتم التسجيل في السجل التجاري لممارسة نشاط أو مهنة مقننة دون الشرط المسبق المرتبط بضرورة تقديم رخصة أو اعتماد مطلوب لممارسة نشاط أو مهنة مقننة، ما لم ينص التشريع على خلاف ذلك،</p> <p>غير أن الشروع الفعلي في ممارسة الأنشطة أو المهنة المقننة الخاضعة للتسجيل في السجل التجاري يبقى مشروطا بحصول المعنى على الرخصة أو الاعتماد المطلوبين اللذين تسلمهما الإدارات أو الهيئات المؤهلة".</p> <p><b>المادة 5 :</b> تعدل أحكام المادة 41 مكرر من القانون رقم 04-08 المؤرخ في 27 جمادى الثانية عام 1425 الموافق 14 غشت سنة 2004، المعدل والمتمم والمذكور أعلاه، وتحرر كما يأتي :</p> <p>"المادة 41 مكرر : يعاقب على عدم احترام الالتزام بالمداومة والأحكام المتعلقة بالعتل والتوقفات التقنية للصيانة وكذا عدم استئناف النشاط بعد الأعياد الرسمية المنصوص عليها في المادة 22 أعلاه، بغرامة تتراوح من ثلاثين ألف دينار (30.000 دج) إلى مائتي ألف دينار (200.000 دج).</p> <p>.....(الباقى بدون تغيير)....."</p> <p><b>المادة 6 :</b> ينشر هذا القانون في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.</p> <p>حرر بالجزائر في 25 رمضان عام 1439 الموافق 10 يونيو سنة 2018.</p>
<p><b>يصدر القانون الآتي نصه :</b></p> <p><b>المادة الأولى :</b> يهدف هذا القانون إلى تعديل وتتميم بعض أحكام القانون رقم 03-09 المؤرخ في 29 صفر عام 1430 الموافق 25 فبراير سنة 2009 والمتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش، المعدل.</p> <p><b>المادة 2 :</b> تنتم أحكام المواد 11 و16 و19 و53 و54 من القانون رقم 03-09 المؤرخ في 29 صفر عام 1430 الموافق 25 فبراير سنة 2009، المعدل والمذكور أعلاه، وتحرر كما يأتي :</p> <p>"المادة 11 : يجب أن يلبي كل منتج .....(بدون تغيير حتى) الأخطار الناجمة عن استعماله.</p> <p>كما يجب أن يحترم المنتج المتطلبات المتعلقة بمصدره والنتائج المرجوة منه والمميزات التنظيمية من ناحية تغليفه وتاريخ صنعه والتاريخ الأقصى لاستهلاكه وكيفية استعماله وشروط حفظه والاحتياطات المتعلقة بذلك والرقابة التي أجريت عليه.</p> <p>تحدد الخصائص التقنية للمنتجات التي تتطلب تأطيرا خاصا، عن طريق التنظيم".</p> <p>"المادة 16 : ..... (بدون تغيير).....</p> <p>تحدد شروط وكيفية الخدمة ما بعد البيع، عن طريق التنظيم".</p>	<p><b>ميد العزيز بوتغليقة</b></p> <p>*****</p> <p><b>قانون رقم 09-18 مؤرخ في 25 رمضان عام 1439 الموافق 10 يونيو سنة 2018، يعدل ويتمم القانون رقم 03-09 المؤرخ في 29 صفر عام 1430 الموافق 25 فبراير سنة 2009 والمتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش.</b></p> <p>إن رئيس الجمهورية،</p> <p>- بناء على الدستور، لا سيما المواد 43 و136 و138 و139 و140 و143 (الفقرة 2) و144 منه،</p> <p>- وبمقتضى الأمر رقم 04-03 المؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1424 الموافق 19 يوليو سنة 2003 والمتعلق بالقواعد العامة المطبقة على عمليات استيراد البضائع وتصديرها، المعدل والمتمم،</p>

28 رمضان عام 1439 هـ 13 يونيو سنة 2018 م	الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 35	6
<p><b>المادة 65 :</b> يمكن أن تقوم مصالح حماية المستهلك وقمع الغش، طبقا للتشريع المعمول به، بالتوقيف المؤقت لنشاط المؤسسات أو الغلق الإداري للمحلات التجارية لمدة أقصاها خمسة عشر (15) يوما قابلة للتجديد، إذا ثبت عدم مراعاتها للقواعد المحددة في هذا القانون، إلى غاية إزالة كل الأسباب التي أدت إلى انخراط هذا المتدبير، دون الإخلال بالعقوبات الجزائية المنصوص عليها في أحكام هذا القانون. تحدد كيميائيات تطبيق هذه المادة، عند الحاجة، عن طريق التنظيم".</p>	<p><b>المادة 19 :</b> يجب أن لا يمس المنتج المقدم للمستهلك بمصلحته المادية، وأن لا يسبب له ضررا معنويا.</p> <p>العدول هو حق المستهلك في التراجع عن اقتنائه منتج ما دون وجه سبب.</p> <p>للمستهلك الحق في العدول عن اقتنائه منتج ما ضمن احترام شروط التعاقد، ودون دفعه مصاريف إضافية تحدد شروط وكيميائيات ممارسة حق العدول وكذا أجل وقائمة المنتوجات المعنية، عن طريق التنظيم".</p>	<p><b>المادة 53 :</b> ..... (بدون تغيير) .....</p> <p>وبهذه الصفة، يمكن الأعران السماح بالدخول المشروط أو رفض الدخول للمنتوجات المستوردة عند الحدود والإيداع والحجز والسحب المؤقت أو النهائي للمنتوجات أو إتلافها والتوقيف المؤقت للنشاطات أو الغلق الإداري للمحلات التجارية، طبقا للأحكام المنصوص عليها في هذا القانون".</p>
<p><b>المادة 5 :</b> تعدل أحكام المادة 66 من القانون رقم 03-09 المؤرخ في 29 صفر عام 1430 الموافق 25 فبراير سنة 2009، المعدل والمذكور أعلاه، وتحذر كما يأتي :</p> <p><b>المادة 66 :</b> يتحمل المتدخل المصاريف الناتجة عن تطبيق الأحكام المتعلقة بالإيداع والتحليل أو الاختبارات أو التجارب وإعادة المطابقة والسحب المؤقت وتغيير الاتجاه وإعادة التوجيه والحجز والإتلاف المنصوص عليها أعلاه".</p>	<p><b>المادة 54 :</b> يصرح بالدخول المشروط، في مفهوم هذا القانون، لمنتوج مستورد عند الحدود</p> <p>..... (بدون تغيير) .....</p> <p>يرخص بالدخول المشروط لمنتوج مستورد لغرض ضبط مطابقته على مستوى المناطق تحت الجمركة، أو المؤسسات المتخصصة، أو في محلات المتدخل، على أن لا يتعلق ضبط المطابقة بسلامة وأمن المنتج.</p>	<p><b>المادة 54 :</b> يصرح بالدخول المشروط، في مفهوم هذا القانون، لمنتوج مستورد عند الحدود</p> <p>..... (بدون تغيير) .....</p> <p>يرخص بالدخول المشروط لمنتوج مستورد لغرض ضبط مطابقته على مستوى المناطق تحت الجمركة، أو المؤسسات المتخصصة، أو في محلات المتدخل، على أن لا يتعلق ضبط المطابقة بسلامة وأمن المنتج.</p>
<p><b>المادة 6 :</b> تدرج ضمن أحكام القانون رقم 03-09 المؤرخ في 29 صفر عام 1430 الموافق 25 فبراير سنة 2009، المعدل والمذكور أعلاه، مادة 73 مكرر تحذر كما يأتي :</p> <p><b>المادة 73 مكرر :</b> يعاقب بغرامة من خمسمائة ألف دينار (500.000 دج) إلى مليون دينار (1.000.000 دج) كل من يخالف الخصائص التقنية المنصوص عليها في المادة 11 من هذا القانون".</p>	<p><b>المادة 54 :</b> يصرح بالدخول المشروط، في مفهوم هذا القانون، لمنتوج مستورد عند الحدود</p> <p>..... (بدون تغيير) .....</p> <p>يرخص بالدخول المشروط لمنتوج مستورد لغرض ضبط مطابقته على مستوى المناطق تحت الجمركة، أو المؤسسات المتخصصة، أو في محلات المتدخل، على أن لا يتعلق ضبط المطابقة بسلامة وأمن المنتج.</p>	<p><b>المادة 54 :</b> يصرح بالدخول المشروط، في مفهوم هذا القانون، لمنتوج مستورد عند الحدود</p> <p>..... (بدون تغيير) .....</p> <p>يرخص بالدخول المشروط لمنتوج مستورد لغرض ضبط مطابقته على مستوى المناطق تحت الجمركة، أو المؤسسات المتخصصة، أو في محلات المتدخل، على أن لا يتعلق ضبط المطابقة بسلامة وأمن المنتج.</p>
<p><b>المادة 7 :</b> تعدل أحكام المادة 78 من القانون رقم 03-09 المؤرخ في 29 صفر عام 1430 الموافق 25 فبراير سنة 2009، المعدل والمذكور أعلاه، وتحذر كما يأتي:</p> <p><b>المادة 78 :</b> يعاقب بغرامة من مائة ألف دينار (100.000 دج) إلى مليون دينار (1.000.000 دج) كل من يخالف إلزامية إعلام المستهلك المنصوص عليها في المادتين 17 و18 من هذا القانون".</p>	<p><b>المادة 54 :</b> يصرح بالدخول المشروط، في مفهوم هذا القانون، لمنتوج مستورد عند الحدود</p> <p>..... (بدون تغيير) .....</p> <p>يرخص بالدخول المشروط لمنتوج مستورد لغرض ضبط مطابقته على مستوى المناطق تحت الجمركة، أو المؤسسات المتخصصة، أو في محلات المتدخل، على أن لا يتعلق ضبط المطابقة بسلامة وأمن المنتج.</p>	<p><b>المادة 54 :</b> يصرح بالدخول المشروط، في مفهوم هذا القانون، لمنتوج مستورد عند الحدود</p> <p>..... (بدون تغيير) .....</p> <p>يرخص بالدخول المشروط لمنتوج مستورد لغرض ضبط مطابقته على مستوى المناطق تحت الجمركة، أو المؤسسات المتخصصة، أو في محلات المتدخل، على أن لا يتعلق ضبط المطابقة بسلامة وأمن المنتج.</p>
<p><b>المادة 8 :</b> تدرج ضمن أحكام القانون رقم 03-09 المؤرخ في 29 صفر عام 1430 الموافق 25 فبراير سنة 2009، المعدل والمذكور أعلاه، مادة 78 مكرر تحذر كما يأتي :</p> <p><b>المادة 78 مكرر :</b> يعاقب بغرامة من خمسين ألف دينار (50.000 دج) إلى خمسمائة ألف دينار (500.000 دج) كل من يخالف الأحكام المتعلقة بحق العدول المنصوص عليه في المادة 19 من هذا القانون".</p>	<p><b>المادة 54 :</b> يصرح بالدخول المشروط، في مفهوم هذا القانون، لمنتوج مستورد عند الحدود</p> <p>..... (بدون تغيير) .....</p> <p>يرخص بالدخول المشروط لمنتوج مستورد لغرض ضبط مطابقته على مستوى المناطق تحت الجمركة، أو المؤسسات المتخصصة، أو في محلات المتدخل، على أن لا يتعلق ضبط المطابقة بسلامة وأمن المنتج.</p>	<p><b>المادة 54 :</b> يصرح بالدخول المشروط، في مفهوم هذا القانون، لمنتوج مستورد عند الحدود</p> <p>..... (بدون تغيير) .....</p> <p>يرخص بالدخول المشروط لمنتوج مستورد لغرض ضبط مطابقته على مستوى المناطق تحت الجمركة، أو المؤسسات المتخصصة، أو في محلات المتدخل، على أن لا يتعلق ضبط المطابقة بسلامة وأمن المنتج.</p>
<p><b>المادة 9 :</b> تنتم أحكام المادتين 79 و85 من القانون رقم 03-09 المؤرخ في 29 صفر عام 1430 الموافق 25 فبراير سنة 2009، المعدل والمذكور أعلاه، وتحذر كما يأتي :</p>	<p><b>المادة 4 :</b> تعدل وتنتم أحكام المادة 65 من القانون رقم 09-03 المؤرخ في 29 صفر عام 1430 الموافق 25 فبراير سنة 2009، المعدل والمذكور أعلاه، وتحذر كما يأتي :</p>	<p><b>المادة 4 :</b> تعدل وتنتم أحكام المادة 65 من القانون رقم 09-03 المؤرخ في 29 صفر عام 1430 الموافق 25 فبراير سنة 2009، المعدل والمذكور أعلاه، وتحذر كما يأتي :</p>



7	الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 35	28 رمضان عام 1439 هـ
		13 يونيو سنة 2018 م
- وبمقتضى القانون رقم 83-11 المؤرخ في 21 رمضان عام 1403 الموافق 2 يوليو سنة 1983 والمتعلق بالتأمينات الاجتماعية، المعدل والمتمّم،	"المادة 79 : دون الإخلال..... (بدون تغيير)..... إجراء التوقيف المؤقت للنشاط أو العلق الإداري للمحلات التجارية".	
- وبمقتضى القانون رقم 83-13 المؤرخ في 21 رمضان عام 1403 الموافق 2 يوليو سنة 1983 والمتعلق بحوادث العمل والأمراض المهنية، المعدل والمتمّم،	"المادة 85 : طبقا لأحكام..... (بدون تغيير حتى) شطب السجل التجاري للمخالف.	
- وبمقتضى القانون رقم 85-05 المؤرخ في 26 جمادى الأولى عام 1405 الموافق 16 فبراير سنة 1985 والمتعلق بحماية الصحة وترقيتها، المعدل والمتمّم،	يعد حالة عود، في مفهوم هذا القانون، قيام المتدخل بمخالفة أخرى لها علاقة بنشاطه خلال السنوات الخمس (5) التي تلي انقضاء العقوبة السابقة المتعلقة بنفس النشاط".	
- وبمقتضى القانون رقم 88-01 المؤرخ في 22 جمادى الأولى عام 1408 الموافق 12 يناير سنة 1988 والمتضمن القانون التوجيهي للمؤسسات العمومية الاقتصادية، المعدل،	"المادة 10 : تلغى أحكام المادة 60 من القانون رقم 03-09 المؤرخ في 29 صفر عام 1430 الموافق 25 فبراير سنة 2009، المعدل والمذكور أعلاه.	
- وبمقتضى القانون رقم 88-07 المؤرخ في 7 جمادى الثانية عام 1408 الموافق 26 يناير سنة 1988 والمتعلق بالوقاية الصحية والأمن وطب العمل،	"المادة 11 : ينشر هذا القانون في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.	
- وبمقتضى القانون رقم 90-03 المؤرخ في 10 رجب عام 1410 الموافق 6 فبراير سنة 1990 والمتعلق بمقتضية العمل، المعدل والمتمّم،	حزّر بالجزائر في 25 رمضان عام 1439 الموافق 10 يونيو سنة 2018.	
- وبمقتضى القانون رقم 90-04 المؤرخ في 10 رجب عام 1410 الموافق 6 فبراير سنة 1990 والمتعلق بتسوية النزاعات الفردية في العمل،	* مبد العزيز بوتفليقة	
- وبمقتضى القانون رقم 90-11 المؤرخ في 26 رمضان عام 1410 الموافق 21 أبريل سنة 1990 والمتعلق بعلاقات العمل، المعدل والمتمّم،	تاسون رقم 18-10 مؤرخ في 25 رمضان عام 1439 الموافق 10 يونيو سنة 2018، يحدد القواعد المطبقة في مجال التمهيّن.	
- وبمقتضى الأمر رقم 96-01 المؤرخ في 19 شعبان عام 1416 الموافق 10 يناير سنة 1996 الذي يحدّد القواعد التي تحكم الصناعة التقليدية والحرف،	إنّ رئيس الجمهورية، - بناء على الدستور، لا سيما المواد 69 و136 و137 و138 و140-17 و143 و144 منه،	
- وبمقتضى القانون رقم 97-02 المؤرخ في 2 رمضان عام 1418 الموافق 31 ديسمبر سنة 1997 والمتضمن قانون المالية لسنة 1998، المعدل والمتمّم، لا سيما المادتان 55 و56 منه،	- وبمقتضى الأمر رقم 66-155 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 8 يونيو سنة 1966 والمتضمن قانون الإجراءات الجزائية، المعدل والمتمّم،	
- وبمقتضى الأمر رقم 97-03 المؤرخ في 2 رمضان عام 1418 الموافق 11 يناير سنة 1997 الذي يحدّد المدة القانونية للعمل،	- وبمقتضى الأمر رقم 66-156 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 8 يونيو سنة 1966 والمتضمن قانون العقوبات، المعدل والمتمّم،	
- وبمقتضى القانون رقم 98-08 المؤرخ في 12 ربيع الثاني عام 1419 الموافق 5 غشت سنة 1998 والمتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 1998،	- وبمقتضى الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 والمتضمن القانون المدني، المعدل والمتمّم،	
- وبمقتضى القانون رقم 02-09 المؤرخ في 25 صفر عام 1423 الموافق 8 مايو سنة 2002 والمتعلق بحماية الأشخاص المعوقين وترقيتهم،	- وبمقتضى الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 والمتضمن القانون التجاري، المعدل والمتمّم،	
	- وبمقتضى القانون رقم 81-07 المؤرخ في 24 شعبان عام 1401 الموافق 27 يونيو سنة 1981 والمتعلق بالتمهيّن، المعدل والمتمّم،	





# قائمة المراجع

قائمة المراجع :

\* باللغة العربية :

أولا . المراجع العامة :

- \* إيمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني والاتفاقيات الدولية، دراسة مقارنة، دار الجديدة للنشر، اسكندرية 2009.
- \* حسن عبد الباسط جميعي، أثر عدم التكافؤ بين المتعاقدين على شروط العقد ظاهرة اختلال التوازن بين الالتزامات التعاقدية، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، 1990.
- \* رمضان أبوالسعود، أصول الإثبات في المواد المدنية والتجارية، دار الجامعية، 1985.
- \* سليمان بارش، شرح قانون الاجراءات المدنية الجزائري، دار الهدى عين مليلة، الجزائر، 2006.
- \* صالح ناصر العيني، فكرة الجوهرية في العلاقة العقدية، دراسة مقارنة، الطبعة 1، 2001.
- \* عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي اسكندرية، 2008.
- \* عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983.
- \* عبد الحميد مرسي عنبر، شركات النقل البحري، شركات الملاحة البحرية دار الكتب المصرية، 2015.
- \* عبد الفضيل محمد امحمد، القانون الخاص البحري، الطبعة الاولى، دار الفكر والقانون، 2011.
- \* عبد المجيد زعلاني، المدخل لدراسة القانون، الطبعة الثالثة، دار همومه، 2010.



- \* علي أمير خالد، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، اسكندرية 2006.
- \* علي البارودي، العقود التجارية وعمليات البنوك، منشأة المعارف.
- \* علي حسن يونس، العقود التجارية، دار الفكر العربي، 1998.
- \* علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية الاسكندرية 1992.
- \* عمر خالد مصطفى أحمد، عقد النقل في الفقه الإسلامي، دراسة مقارنة الطبعة الاولى، دار النفائس للنشر والتوزيع، الاردن، 2010.
- \* علي نجيدة، التزامات الطبيب في العمل الطبي، دار النهضة العربية 1992.
- \* كمال حمدي، القانون البحري، ( السفينة . أشخاص الملاحة . استغلال السفينة. ايجار السفينة . نقل البضائع والأشخاص )، منشأة المعارف 2007.
- \* محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني، الإثبات في المواد المدنية والتجارية، دار الهدى، الجزائر، 2009.
- \* مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، دار الجامعة للطباعة و النشر بيروت.
- \* مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، بدون مكان نشر، 2000.
- \* مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، الطبعة الاولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006.
- \* مصطفى مجدي هرجة، قانون الإثبات في المواد المدنية والقانونية، دار الجامعة، 1985.
- \* محمد بهجت قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الاولى دار النهضة العربية، القاهرة، 2004.
- \* محمود سمير الشراوي، محمد القليوبي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993.

- \* محمود عبد الرحيم الدين، الحماية المدنية للمستهلك، دراسة مقارنة، دار الجامعة الجديدة، اسكندرية، 2011.
- \* محمود محمد عباينة، أحكام عقد النقل، دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية دار الثقافة، 2015.
- \* محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء الاول 1978.
- \* زاهية حورية سي يوسف، الواضح في عقد البيع، دراسة مقارنة، دار مهمومه، 2012.
- \* هاني دويدار، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، اسكندرية، 2014.
- \* هاني دويدار، موجز القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، اسكندرية 1996.

ثانيا . المراجع الخاصة :

- \* ايمان فتحي حسن الجميل، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، دار الكتب والوثائق القومية، 2015.
- \* إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية الناقل للأشخاص في القانون الداخلي والدولي، دار النهضة العربية القاهرة، 1980.
- \* عابد فايد عبد الفتاح فايد، الالتزام بضمان السلامة في عقود السياحة على ضوء قواعد حماية المستهلك، دراسة مقارنة، دار الكتب القانونية، 2010.
- \* عبد الله أقصاصي، الالتزام بضمان السلامة في العقود، دار الفكر الجامعي، اسكندرية، 2010.
- \* عبد المنعم موسى إبراهيم، حماية المستهلك، الطبعة 1، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2007.
- \* عبد الرافع موسى، مدى الشدة في أساس مسؤولية الناقل البحري دار النهضة العربية، 1996.

- \* محمد عمران، الالتزام بضمان السلامة وتطبيقاته في بعض العقود دار النهضة العربية، 1980.
- \* محمد وحيد محمد علي، الالتزام بضمان السلامة في العقد، كلية الحقوق، جامعة الحلوان، دار النهضة العربية، القاهرة، 2001.
- \* محمود التلتي، الالتزام بضمان السلامة وتطبيقاته في بعض العقود دار النهضة العربية، 1980.
- \* وجدي عبد الواحد علي، التعويض عن الإخلال بالالتزام بضمان السلامة الراكب والمسافر، الطبعة الاولى، شركة فاس للطباعة 2004.

ثالثا . الرسائل والمذكرات :

- \* أحمد زكي عويس، عقد نقل المسافرين بحرا، رسالة ماجستير، كلية الشريعة والقانون، القاهرة، 1982.
- \* أحمد سليم فريز نصره، الشرط المعدل للمسؤولية العقدية في القانون المدني المصري، رسالة ماجستير، فلسطين، 2006.
- \* أحمد فخري علي، اشكاليات عقد النقل البحري، بحث مقدم لاستكمال درجة البكالوريوس في القانون، جامعة القادسية.
- \* الطيب تاج الدين عوض الكريم، عقد النقل البحري في الفقه الإسلامي، دراسة مقارنة بالقوانين العربية والمعاهدات الدولية، رسالة ماجستير، كلية الشريعة والقانون، السودان.
- \* بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة ابوبكر بلقايد، تلمسان، 2011-2012.

- \* بن سالم المختار، الالتزام بالإعلام كآلية لحماية المستهلك، رسالة دكتوراه، قسم الحقوق، ابوبكر بلقايد، تلمسان، 2017.2018.
- \* بوالباني فايزة، الإعلام كوسيلة لحماية المستهلك، رسالة ماجستير الجزائر 1، 2011 . 2012.
- \* دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة ابوبكر بلقايد، تلمسان، 2009.2010.
- \* زروق يوسف، حجية وسائل الإثبات الحديثة، رسالة دكتوراه، جامعة تلمسان، 2013.
- \* سامح خيري محمد الرزاز، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص وأمتعتهم في قانون التجارة البحرية المصري، رسالة ماجستير، كلية النقل البحري والتكنولوجيا، اسكندرية، مصر، 2008.
- \* سلامي ليندة، الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري للأشخاص، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة امحمد بوقرة، بومرداس، 2017.
- \* صياد صادق، حماية المستهلك في ظل القانون الجديد رقم 03/09 المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش، رسالة ماجستير، كلية الحقوق قسنطينة، 2013. 2014.
- \* مصطفى أبومنذر موسى، دور العلم بالبيانات عند تكوين العلاقة العقدية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 2000.
- \* محمد علي خليفة، رسالة مقدمة لاستكمال متطلبات منح درجة الماجستير في تكنولوجيا النقل البحري، تخصص قانون بحري اسكندرية، 2003.
- \* ميراد إبراهيم، الالتزام لضمان سلامة الركاب في عقد النقل البحري، رسالة ماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق وهران، 2011 . 2012.

\* زرهوني نبيلة، الالتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص، رسالة ماجستير كلية الحقوق، جامعة وهران، 2013.

رابعاً : المقالات

\* أحمد عبد الفضيل محمد، المسؤولية الناشئة عن الحوادث البحرية في نقل الأشخاص، مجلة البحوث القانونية الاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة المنصورة، مصر، أبريل، 2006.

\* المعزز بكاي، خصوصيات الالتزام بضمان السلامة في مجال نقل الأشخاص، مجلة القضاء التجاري، المغرب، 2015.

\* أوسهله عبد الرحيم، ماهية النقل البحري وحدود مسؤولية الناقل فيه مجلة المحامي، العدد 8، سبتمبر، 2017.

\* باسم محمد صالح، آثار عقد النقل في نقل الأشخاص، منشور على موقع : [www.almarja.com](http://www.almarja.com)

\* بطيمي حسين، غزالي نصيرة، طبيعة وأساس الالتزام بضمان السلامة، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عمار ثلجي الأغواط، الجزائر، العدد 13، مارس، 2017.

\* خلادي إيمان، الالتزام بضمان السلامة في عقود السياحة والسفر، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، العدد 10، سبتمبر، 2018.

\* رضوان الحيا، حماية المستهلك من خلال فرض الالتزام بالإعلام، مقالة منشورة على الانترنت على : [www.platform.almanhal.com](http://www.platform.almanhal.com)

\* سعاد نويري، الالتزام بإعلام المستهلك في التشريع الجزائري، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، العدد 8، جانفي 2016.

- \* شاكِر ناصر حيدر، المسؤولية المدنية الناشئة في النقل المجاني للأشخاص، مجلة القانون المقارن العراقية، العدد 16، 1985.
- \* عبد القادر منهوج، خصوصية أجرة السفر في عقد النقل البحري للمسافرين، المركز الجامعي غليوان.
- \* فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا، العدد 7.
- \* مرتضى عبد الله خيرى، المسؤولية العقدية عن الإخلال بالحق في إعلام المستهلك بالمنتجات الخطرة، مركز جيل البحث القانوني العدد 9، ديسمبر، 2016.
- \* موافى بناني أحمد، الالتزام بضمان السلامة : مفهوم، مضمون، أساس المسؤولية، مجلة المفكر، العدد العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة خيضر، بسكرة.
- \* وليد خالد عطية، الجوانب القانونية وصلاحياتها للإبحار، دراسة مقارنة بين القوانين البحرية وقواعد لاهاي وقواعد هامبورغ، مجلة المحقق الحلّي للعلوم القانونية والسياسية، العدد 1، السنة 5.
- \* هادي حسين عبد علي الكعبي، محمد جعفر هادي، الالتزام قبل التعاقدى بالإعلام، مجلة المحقق الحلّي القانونية، العدد 2، السنة 5.
- \* ياسر جبوري، الطبيعة القانونية لعقد النقل، 2010، بحث منشور على موقع

[http // www.startime.com](http://www.startime.com)

### خامسا : النصوص القانونية

#### 1 . الاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

- \* اتفاقية بركسل لسنة 1961 المتعلقة بتوحيد القواعد لنقل الركاب بحرا.

\* اتفاقية أثينا لسنة 1974 المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحرا.

\* بروتوكول أثينا 2002 المعدل لاتفاقية أثينا 1974.

## 2 . النصوص القانونية الوطنية

### • الأوامر والقوانين :

\* الأمر رقم 73 . 02 المؤرخ في 5 يناير 1973 المتضمن انظام الجزائر إلى الاتفاقيات الدولية بركسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بنقل الركاب بطريق البحر الموقعة في 29 أبريل 1961، العدد 9، 1973.

\* الأمر رقم 73 . 03 المؤرخ في 5 يناير 1973 المتضمن انظام الجزائر إلى معاهدة بركسل الموقعة في 27 ماي 1967 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل أمتعة المسافرين بحرا، العدد 9، 1973.

\* الأمر رقم 76 . 80 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق 23 أكتوبر 1976، ج ر 29 المؤرخة في 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم بالقانون 98 . 05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 ج ر 47 المؤرخة في 27 يونيو 1998، وبالقانون رقم 10 . 4 المؤرخ في 15 أوت 2010، ج ر 46 المؤرخة في 18 أوت 2010، المتضمن القانون البحري الجزائري.

\* الأمر رقم 75 . 58 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني الجزائري ج ر 78 المؤرخة في 30 . 09 . 1975، المعدل والمتمم بالقانون رقم 07 . 05 المؤرخ في 13 مايو 2007، ج ر 31 المؤرخة في 13 مايو 2007.

- \* الأمر رقم 75 . 59 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري، ج ر 101 المؤرخ في 19 ديسمبر 1975 المعدل والمتمم.
- \* الأمر رقم 95 . 07 المؤرخ في 23 شعبان 1415 الموافق ل 25 يناير 1995، المتعلق بالتأمينات، ج ر 13 لسنة 1995، المعدل والمتمم بالقانون رقم 06 . 04 المؤرخ في 21 محرم 1427 الموافق ل 20 فبراير 2006، العدد 15، الصادرة في 12 مارس 2006.
- \* الأمر 03 . 11 المؤرخ في 26 اوت 2003، يتعلق بالنقد والقرض، ج ر 52، سنة 2003.
- \* القانون رقم 89 . 02 المؤرخ في 7 فيفري 1989 المتعلق بالقواعد العامة لحماية المستهلك، ج ر 6 لسنة 1989.
- \* القانون رقم 09 . 03 المؤرخ في 25 فبراير 2009، المتعلق بحماية المستهلك قمع الغش، ج ر 15، الصادرة في 8 مارس 2009.
- \* القانون 04 . 02 المؤرخ في 23 يونيو 2004 المحدد للقواعد المطبقة على الممارسات التجارية، ج ر 40، الصادرة في 27 يونيو 2004.
- \* القانون رقم 18 . 08 الموافق ل 10 يونيو 2018، ج ر 35، المعدل للقانون 09 . 03.
- \* قانون رقم 31/90، المؤرخ في 1990.12.04 المتعلق بتنظيم الجمعيات الجريدة الرسمية 53 الصادرة في 1990.12.04.

• المراسيم :

- \* المرسوم رقم 510 / 83 المؤرخ في 27 أوت 1983 المتضمن مصادقة الجزائر على معاهدة solas لسنة 1974 وهويتضمن في الوقت ذاته مصادقة الجزائر على البروتوكول الملحق في 17 فيفري 1978، كما



صادقت أيضا على بروتوكول الملحق بها أيضا الموقع في 11 نوفمبر 1988 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 2000 / 449 المؤرخ في 23 ديسمبر 2000.

\* 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.

\* المرسوم التنفيذي رقم 90 / 366 المؤرخ في 10 . 11 . 1990 المتعلق بوسم المنتجات المنزلية الغير الغذائية وعرضها، ج ر 50، الصادر في 21 . 11 . 1990.

\* المرسوم التنفيذي رقم 90 / 376 المؤرخ في 10 . 11 . 1990 المتعلق بوسم المنتجات الغذائية وعرضها.

\* المرسوم التنفيذي رقم 13 / 378 المؤرخ في 5 محرم عام 1435 الموافق ل 9 . 11 . 2013 يحدد الشروط والكيفيات المتعلقة بإعلام المستهلك.

\* المرسوم التنفيذي 16 - 203 المؤرخ في 20 شوال عام 1437 الموافق ل 25 يوليو 2016 يحدد شروط و كيفيات ممارسة نشاطات النقل البحري الحضري و النزهة البحرية .

#### •الأحكام القضائية :

\* قرار محكمة العليا، الغرفة المدنية المؤرخ في 30 مارس 1983، ملف 27429 منشور في المجلة القضائية، العدد الأول 1989.

\* قرار محكمة العليا، الغرفة المدنية المؤرخ في 20 جانفي 1982، ملف 21286 منشور في المجلة القضائية، العدد الأول 1989.

\* باللغة الفرنسية :

### 1 – les ouvrages generales

- \* Fatima Zohra Mohammed Cherif. l'activité portuaire et maritime de l'algerie.problème et prespectives.office des publications universitaires.Alger.2004.
- \* GViney. Traité de droit civil.Introduction à la responsabilité.2éd LGDJ. 1995.
- \* J.Ghestin.traité de droit civil.formation de contrat.LGDJ.3<sup>ème</sup>ed.1993.
- \* Martin Remond Guillond. Droit Maritime.2<sup>ème</sup>edition 1993.
- \* Muriel Fabre–Mgnan.de l'obligation d'information dans les contrats.Préfax.JGhertin.LGDJ.1992.
- \* Pierre Benassie,Christian Scapel, Droit Maritime,LGDJ, 2006.
- \* Philippe Delebeaque,Le droit de transport dans tous ses etats ,Larcier,2012.
- \* R. Decottignies.Survole du droit des loisirs.Mélanges dédos à l'boyer.pu des sciences sociales de toulouse.1996
- \* Roné Rodière.Droit Maritime.Dalloz.Paris.1997.

### 2 – les ouvrages spéciaux

- \* GL Haléprin. la naissance de l'obligation de sécurit. Gaz Pal.1997.
- \* PJourdain.le fondement de l'obligation se sécurité.Gaz Pal.21.23 Septembre.1997.

### **3 – les thèses et les mémoires**

\* Laure Grach. les droites de passages dans le transport maritime. Centre de droites Maritimes et des transports. 2003–2004.

### **4 – les articles**

\* Mazeand (H et L ). traité théorique et pratique de la responsabilité civile. 6<sup>ème</sup> ed par tunc.n151.

\* N.Rzepechi. droit de consommation et la théorie général du contrat.n 163.

### **5 – les sources électroniques**

[www.alwatan.com](http://www.alwatan.com)

[www.startimes.com](http://www.startimes.com)

[www.almya.com](http://www.almya.com)

[www.sciencesjuridiques.ahlamontada.net](http://www.sciencesjuridiques.ahlamontada.net)

[www.Platform.Almanhal.com](http://www.Platform.Almanhal.com)

[www.legitiFrance.gouv.fr](http://www.legitiFrance.gouv.fr)

[www.Lawjo.net](http://www.Lawjo.net)

[www.almrja.com](http://www.almrja.com)

\* في التشريع المقارن :

- ✓ القانون المدني الفرنسي
- ✓ القانون المدني المصري
- ✓ القانون 08 / 1990 المتضمن قانون التجارة البحرية المصري
- ✓ القانون 15/ 75 المتعلق بمدونة التجارة المغربي
- ✓ القانون 13 / 1962 المتعلق بإدراج مجلة التجارة البحرية التونسي
- ✓ قانون الاستهلاك الفرنسي الصادر في 18 جانفي 1992 المعدل والمتمم بمقتضى القانون الصادر في 26 جويلية 1993.
- ✓ قانون الفرنسي رقم 89 . 421 المؤرخ في 23 جوان 1989 المتعلق بالإعلام وحماية المستهلك.
- ✓ قانون 420/66 المتضمن عقود ايجار السفينة والنقل البحري الفرنسي
- ✓ قانون رقم 67 / 1960 المتعلق بأمن والنظام والتأديب في السفن
- ✓ قانون السياحة الفرنسي
- ✓ الأمر 816 / 2016 المتضمن قانون النقل الفرنسي
- ✓ loi no 92-645 du 13 juillet 1992 fixant les conditions d'exercice des activités relatives à l'organisation et à la vente de voyages ou de séjours .
- ✓ Décret no 94-490 du 15 juin 1994 pris en application de l'article 31 de la loi no 92-645 du 13 juillet 1992 fixant les conditions d'exercice des activités relatives à l'organisation et à la vente de voyages ou de séjours
- ✓ Décret n°66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes.

# الفهرس

الفهرس:

1.....	مقدمة:
10 .....	الباب الأول: الاطار القانوني لعقد نقل الأشخاص بحرا
12 .....	الفصل الاول : تكوين عقد النقل المسافرين بحرا واثباته.....
13 .....	المبحث الأول: القواعد المنظمة للنقل البحري للأشخاص
13 .....	المطلب الأول: القواعد الوطنية و الدولية.....
13.....	الفرع الأول : القواعد الوطنية
14 .....	الفرع الثاني: القواعد الدولية
15 .....	أولا : أحكام معاهدة بروكسل الخاصة بنقل الركاب
18 .....	ثانيا : معاهدة أثينا الخاصة بالنقل البحري للركاب وأمعتهم
19 .....	المطلب الثاني : ماهية عقد نقل الأشخاص بحرا.....
20 .....	الفرع الأول: تعريف عقد نقل الركاب بحرا
20 .....	أولا : تعريف عقد نقل المسافرين بحرا في القوانين العربية والقانون الفرنسي
22 .....	ثانيا : تعريف عقد نقل المسافرين بحرا في الاتفاقيات الدولية
25 .....	الفرع الثاني: أطراف عقد النقل البحري للأشخاص
29 .....	أولا : الناقل
29 .....	ثانيا - الراكب :
30 .....	الفرع الثالث : الطبيعة القانونية لعقد النقل البحري للركاب
31 .....	أولا : الطبيعة القانونية لعقد النقل البحري بشكل عام
32 .....	ثانيا : الطبيعة القانونية لعقد النقل البحري للركاب
33 .....	الفرع الرابع: إثبات عقد النقل البحري

- 34 ..... أولا : إثبات العقد في القانون الجزائري
- 39 ..... ثانيا : إثبات عقد نقل المسافرين بحرا
- 40 ..... المبحث الثاني: خصائص وآثار عقد النقل البحري للأشخاص
- 42 ..... المطلب الاول : خصائص عقد النقل البحري للمسافرين
- 42 ..... الفرع الأول : عقد رضائي
- 44 ..... الفرع الثاني : عقد إذعان
- 44 ..... الفرع الثالث : عقد تجاري
- 45 ..... الفرع الرابع : عقد ملزم لجانبين
- 45 ..... الفرع الخامس : عقد يقوم على الاعتبار الشخصي
- 46 ..... المطلب الثاني: آثار عقد النقل البحري للأشخاص
- 46 ..... الفرع الاول : التزامات الناقل في عقد نقل المسافرين بحرا
- 47 ..... أولا : الالتزام بنقل المسافر
- 47 ..... ثانيا : التزام بنقل أمتعة الراكب
- 48 ..... ثالثا : الالتزام بتنفيذ السفر المتفق عليه
- 49 ..... رابعا : الالتزام بتوفير العلاج والحاجيات المعيشية له
- 50 ..... خامسا : الالتزام بتوصيل المسافر سالما
- 51 ..... سادسا : الالتزام بتقديم سفينة صالحة للملاحة
- 54 ..... الفرع الثاني : التزامات المسافرين في عقد النقل البحري للأشخاص
- 54 ..... أولا : دفع أجرة النقل
- 57 ..... ثانيا : مراعاة النظام داخل السفينة
- 58 ..... الفصل الثاني : حقوق المسافرين في عقد نقل الأشخاص بحرا
- 59 ..... المبحث الأول: الحق في السلامة والأمن في عقد نقل الأشخاص بحرا

المطلب الاول : النطاق الزمني ونشأة الالتزام بالسلامة	60
الفرع الأول: التحديد الزمني للالتزام بضمان السلامة	60
الفرع الثاني : نشأة الالتزام بضمان السلامة	64
أولا : نشأة وتطور الالتزام بضمان السلامة	64
ثانيا : اتساع نطاق الالتزام بضمان السلامة في قانون الاستهلاك	68
المطلب الثاني : التعريف بالالتزام بضمان السلامة ومصدره	69
الفرع الأول : التعريف بالالتزام بضمان السلامة	70
أولا : التعريف بالالتزام بضمان السلامة بالنظر إلى شروطه	70
ثانيا : تعريف الالتزام بالسلامة بالنظر إلى مضمونه	71
ثالثا: أحكام الالتزام بضمان السلامة	76
الفرع الثاني : مصدر الالتزام بضمان السلامة	84
أولا : العقد مصدر الالتزام بضمان السلامة	84
ثانيا : القانون مصدر الالتزام بضمان السلامة	88
ثالثا: آثار الأساس التعاقدى للالتزام بضمان السلامة	91
المبحث الثاني: الحماية عن طريق المعلومات	95
المطلب الأول : المقصود بإعلام المستهلك ومضمونه قبل التعاقد	95
الفرع الأول : المقصود بإعلام المستهلك	96
أولا : مفهوم الالتزام بالإعلام	96
ثانيا: تمييز الالتزام بالإعلام قبل التعاقدى عن الالتزامات التعاقدية المشابهة له	
	103
ثالثا : المقارنة بين الالتزام بضمان السلامة والالتزام بالإعلام	105
الفرع الثاني : مضمون التزام الإعلام قبل التعاقد	106



- 107.....أولا : مبررات تقرير الالتزام بالإعلام قبل التعاقد
- 110.....ثانيا : محل الالتزام بالإعلام
- المطلب الثاني : الالتزام بالإعلام أو الإفصاح والحماية ضد العراقيل التي تواجهه
- 113.....
- 114.....الفرع الأول : الالتزام بالإعلام أو الإفصاح
- 114.....أولا : الالتزام بالإعلان على خط سير السفينة وعدم جواز تغييرها
- 116.....ثانيا : المعلومات المتحصل عليها الركاب
- 122.....ثالثا: الوثائق المتعلقة بالإعلام
- 128.....الفرع الثاني: الحماية ضد العراقيل التي تواجه الالتزام بالإعلام
- 128.....أولا: إلغاء العقد
- 132.....ثانيا : التعديلات التي تطرأ على العقد من قبل الناقل
- 138.....ثالثا: دور جمعيات حماية المستهلك في حمايته
- 140.....الباب الثاني: المسؤولية عن الاخلال بحقوق المسافرين بحرا
- 141.....الفصل الاول : الاحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري للاشخاص
- 141.....المبحث الاول : أساس وطبيعة مسؤولية الناقل البحري للاشخاص
- المطلب الاول : أساس وطبيعة مسؤولية الناقل البحري للركاب في القانون الفرنسي
- 141.....والجزائري
- المطلب الثاني : أساس وطبيعة مسؤولية الناقل البحري للركاب في الاتفاقيات الدولية
- 145.....
- الفرع الاول : أساس وطبيعة مسؤولية الناقل في اتفاقية بروكسل 1961 لتوحيد
- 145.....قواعد نقل الركاب بحرا
- الفرع الثاني : أساس وطبيعة مسؤولية الناقل في اتفاقية اثينا 1974 وبروتوكولها
- 146.....المعدل 2002

- 148.....المبحث الثاني : أحوال تحقق مسؤولية الناقل البحري للأشخاص
- 148.....المطلب الأول : حالات مسؤولية الناقل البحري للأشخاص
- 149.....الفرع الأول: مسؤولية الناقل البحري عن الإهمال في تنفيذ النقل
- 150.....أولا : عدم تنفيذ العقد
- 151.....ثانيا : التعديل الجوهرى في ظروف السفر
- 152.....ثالثا: التأخير في التنفيذ
- 152.....الفرع الثانى: مسؤولية الناقل البحري عن الهلاك الذى يصيب أمتعة المسافر
- 153.....أولا : الأمتعة المسجلة
- 154.....ثانيا : الأمتعة الغير مسجلة
- 154.....ثالثا : الامتعة المودعة
- 154.....الفرع الثالث: مسؤولية الناقل عن الأضرار الجسمانية للمسافر
- 156.....المطلب الثانى : مسؤولية منظم الرحلات البحرية السياحية
- 157.....الفصل الثانى: الاحكام الاجرائية لمسؤولية الناقل البحري للأشخاص
- 157.....المبحث الاول : أحكام دعوى المسؤولية لنقل الأشخاص بحرا
- 158.....المطلب الاول : اطراف دعوى المسؤولية
- 158.....الفرع الاول : المدعى
- 159.....الفرع الثانى: المدعى عليه
- 160.....المطلب الثانى : نطاق مسؤولية الناقل البحري للأشخاص
- 160.....الفرع الأول : حالات الإعفاء من المسؤولية الناقل البحري للأشخاص
- 161.....الفرع الثانى : حالات التشديد من مسؤولية الناقل البحري للأشخاص
- الفرع الثالث: مسؤولية الناقل البحري للركاب في القوانين العربية والمعاهدات الدولية
- 162.....

163.....	أولا:مسؤولية الناقل البحري للأشخاص في القوانين العربية
164.....	ثانيا: مسؤولية الناقل البحري للركاب في المعاهدات الدولية
167.....	المبحث الثاني:تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للأشخاص وضمانات تغطيتها
167.....	المطلب الاول : تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للأشخاص
169..	الفرع الأول :المحكمة المختصة بالدعاوى الناشئة عن عقد نقل الأشخاص
170.....	المطلب الثاني : ضمانات تغطية مسؤولية الناقل البحري للأشخاص
171.....	الفرع الأول: التأمين من مسؤولية الناقل البحري للأشخاص
173.....	الفرع الثاني: انقضاء عقد النقل البحري للأشخاص
175.....	الخاتمة:
179.....	الملاحق:
259.....	قائمة المراجع :
273.....	الفهرس:



## المخلص :

النقل البحري بأنواعه يعد مجالاً حيويًا وعصبًا للاقتصاد، فقد نظمته المشرع الوطني وكذلك الاتفاقيات الدولية المختلفة، فالنقل البحري للأشخاص هونوع من أنواع النقل البحري الذي ازدهر بتطور وسائل النقل البحري المختلفة فالناقل البحري للأشخاص بحكم أنه مقدم الخدمة يقع عليه مجموعة من الالتزامات التي تكون في المقابل حقوقًا للراكب الذي يعد مستهلكًا لخدمة النقل بحراً فإذا أخل الناقل بأحد التزاماته تقوم مسؤوليته اتجاه الراكب. ومن أبرز هذه الالتزامات الالتزام بضمان السلامة بحيث يلتزم بأن يوصل الراكب سالماً من ميناء النقل إلى ميناء الوصول وأيضاً الالتزام بالتبصير بحيث يلتزم بتزويد الراكب أو المستهلك بكل المعلومات المتعلقة بالرحلة وذلك من أجل تحقيق التوازن العقدي بين الطرفين، وهذه الحقوق مكفولة سواء في قانون الاستهلاك أو في القانون البحري.

**الكلمات المفتاحية :** الناقل البحري . المسافر . الالتزام بالتبصير . الالتزام بضمان السلامة . الرحلة البحرية . المستهلك للخدمة . مقدم الخدمة . التوازن العقدي.

## Résumé

Le transport maritime est un domaine vital pour l'économie. Il a été organisé par le législateur national ainsi que par diverses conventions internationales. Le transport maritime de personnes est un type de transport maritime qui s'est développé grâce au développement de différents moyens de transport. En contrepartie des droits du passager qui est consommateur du service de transport par mer si le transporteur a violé l'une de ses obligations, c'est la responsabilité envers le passager. La plus importante de ces obligations est celle d'assurer la sécurité, de sorte que le passager soit tenu de voyager en toute sécurité du port de transport au port de destination, ainsi que l'obligation de fournir au passager ou au consommateur toutes les informations relatives le voyage afin de réaliser l'équilibre contractuel entre les parties. Ces droits sont garantis soit dans le droit de la consommation, soit dans le droit maritime.

**mots clés:** transporteur maritime – Voyageur – Engagement éclairé – Engagement sécurité – La croisière – Service consommateur – Prestataire de services – Bilan du contrat

## Abstract :

Maritime transport is a vital area for the economy. It has been organized by the national legislator as well as various international conventions. Maritime transport of persons is a type of maritime transport which flourished by the development of different shipping means. In return for the rights of the passenger who is a consumer of the service of transport by sea if the carrier violated one of its obligations is the responsibility towards the passenger. The most important of these obligations is the obligation to ensure safety, so that the passenger is bound to travel safely from the port of transport to the port of destination and also to the obligation to provide the passenger or the consumer with all the information related to the trip in order to achieve the contractual balance between the parties. These rights are guaranteed either in the law of consumption or in maritime law.

**key words :** sea carier – Traveler – Commitment to enlightenment – Commitment to safety – The cruise – Consumer servic – Service Provider– balance of contract.