

جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم

المرجع: ...

كلية الحقوق و العلوم السياسية

قسم القانون الخاص

مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة الماستر

التأمين في عقد النقل البحري للمسافرين

ميدان الحقوق و العلوم السياسية

التخصص: القانون الخاص

تحت إشراف الأستاذ(ة):

الأستاذ حيتالة معمر

الشعبة: الحقوق

من إعداد الطالب(ة):

لشهب بدر الدين

أعضاء لجنة المناقشة

رئيسا

أستاذ

مزيان محمد الأمين

الدكتور

مشرفا مقررا

محاضر (أ)

حيتالة معمر

الدكتور

ممتحنا

محاضر (ب)

بافضل محمد بلخير

الدكتور

السنة الجامعية: 2019/2018

نوقشت يوم: 2019/06/26

آيات قرآنية

وقل ربي زدني علما

الإهداء

اللهم هذا الجهد و عليك الثكلان

أهدي هذا العمل المتواضع إلى كل من مسح على رأسي، إلى كل من
علمني حرفا

الشكر

لا يسعنا من خلال هذه المذكرة المتواضعة إلا أن نتقدم بالشكر الجزيل لكل من أتاح لنا فرصة العودة إلى مقاعد الدراسة و التعلم شكرا للأساتذة جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم بدون استثناء و على رأسهم عميد الكلية شكرا لمدينة مستغانم المضيافة

قائمة المختصرات

● باللغة العربية

ق ب ج : القانون البحري الجزائري

ق م ج : القانون المدني الجزائري

ق ت ج : القانون التجاري الجزائري

ق ا م ا : قانون الإجراءات المدنية الجزائري

ج ر : الجريدة الرسمية

ص : الصفحة

● باللغة الفرنسية

Abréviation

P : page

مقدمة

حضي نقل المسافرين و أمتعتهم بحرا بأهمية بالغة انعكست على تنظيمه التشريعي سواء على المستوى الدولي أو الوطني¹. ففي هذا النوع من النقل يلتزم الناقل أو المجهز بنقل المسافرين و أمتعتهم إن وجدت بحرا مقابل أجره سفر ، وبالنسبة للصعيد الوطني فقد أولى المشرع الجزائري لعقد النقل البحري للمسافرين أهمية قانونية بالغة لاسيما وما يتماشى والمعاهدات والاتفاقيات الدولية مع التشريعات الوطنية والواقع الاقتصادي من جهة ، ومن جهة أخرى بتقنين أحكام تشريعية و تنظيمية أهمها ما جاء في القانون البحري الجزائري.

إن عقد النقل البحري للمسافرين ، يتميز بعدة خصائص ينفرد بها منها أنه من العقود التبادلية التي ترتب إلتزامات على الطرفين ، و يتفق الفقه عموما بأن الإلتزام الرئيسي للناقل هو تنفيذه للنقل المتفق عليه يقابله في ذلك الإلتزام الرئيسي للمسافر المتمثل في دفع أجره السفر، ولقيام الناقل بالإلتزامه الرئيسي يتعين عليه أن يحرص على تقديم العناية اللازمة و المحافظة على السفينة لتكون في حالة صالحة للملاحة طيلة مدة الرحلة

¹ العديد من الاتفاقيات الدولية نوجزها حسب ترتيبها الزمني كالتالي:

- اتفاقية تخص الركاب المتسللين في 10 أكتوبر 1957
- الإتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل المسافرين بحرا و المبرمة ببروكسل في 29 أبريل 1961 إنظمت إليها الجزائر و صادقت عليها بموجب الأمر رقم 73-2 مؤرخ في 5 يناير 1973 ، ج ر عدد 9.
- الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل أمتعة المسافرين بحرا المبرمة ببروكسل في 27 ماي 1967 ، إنظمت إليها الجزائر و صادقت عليها بموجب الأمر رقم 73-3 مؤرخ في 5 يناير 1973 ، ج ر عدد 9.
- إتفاقية اثينا الخاصة بالنقل البحري للركاب و أمتعتهم المبرمة بأثينا في 13 ديسمبر 1974 و التي حلت محل إتفاقيتي 1961 و 1967 السابقتي الذكر ، وبروتوكولاتها لسنة 1967 و 1990 و 2002 و الذي دخل حيز التنفيذ في 23 أبريل 2014

على المستوى الوطني :

- عالج القانون البحري الصادر بموجب الأمر 76-80 المعدل بالقانون 98-05 المؤرخ في 1998/06/25 موضوع نقل المسافرين و أمتعتهم في المواد من 821 إلى 859 .

البحرية مما يضمن أمن و سلامة المسافرين ، فإذا قام بذلك فلا جدال في استحقاقه لأجرة النقل نظير إتمامه الرحلة على أحسن وجه.

لكن قد تعترض ظروف في تنفيذ هذا النقل سواء قبل البدء في السفر أو أثناء الرحلة مما قد يجعل العقد قابلاً للفسخ و يكون مردها أحياناً المسافر الذي يتعذر عليه القيام بالسفر ، أو الناقل الذي سبب في عدم تنفيذ النقل و في حالات أخرى بسبب القوة القاهرة ، ونظراً للطبيعة الخاصة بالملاحة البحرية وخطورة البحر فقد تقع أثناء الرحلات البحرية بعض الحوادث الاستثنائية تخضع لتنظيم قانوني خاص يتميز عن القواعد العامة، فتترتب مسؤولية الناقل البحري عن الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالركاب و المسافرين و أمتعتهم فيكون الناقل محلاً للمسؤولية المدنية، وتبدو مسؤولية الناقل البحري للأشخاص و من الأهمية سواء بالنسبة للناقل البحري المسؤول الأول عن عملية النقل من لحظة قيام السفينة بالرحلة حتى وصولها إلى ميناء الوصول فهو يلتزم بضمان سلامة الراكب و حقوقه عند وقوع حادث يؤدي إلى وفاته أو إصابته ، فالعلاقة بين الناقل و المسافر هي علاقة تعاقدية ترتب إلتزامات على عاتق كلاهما، لذا كان من الضروري وضع نظام قانوني للتعويض عن الأضرار الجسمانية المادية الناشئة عن حوادث النقل البحرية حماية للأشخاص مما يوقع المسؤولية في ذمة الناقل فمتى أخل الناقل بإلتزامه بضمان سلامة الراكب ترتب على ذلك ثبوت مسؤوليته، ويكون على المسافر إثبات الضرر الواقع له و الموجب للتعويض ولا يمكن للناقل التملص من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت السبب الأجنبي.

ومن ثم تتلخص أهمية الموضوع في البحث عن وسيلة النقل البحري للمسافرين و ما تتميز به من تعاملات فلا يخلو لأحد في استخدام النقل البحري إما في سفره أو في نقل أمتعته أو بضائعه ، وما له كذلك من إيجابيات كبيرة على المصالح الاقتصادية للدول

المستغلة و المستفيدة من النقل البحري للأشخاص بالإضافة إلى الكشف عن الأضرار الناتجة عن النقل البحري للمسافرين وما مدا مساسها بسلامة الركاب.

فمن خلال دراتنا لهذا الموضوع و البحث في جوانبه فإن الإشكالية المطروحة في هذا الموضوع تتمحور في ما مدى تحديد طبيعة التأمين في عقد النقل البحري للمسافرين وحالات قيام مسؤولية الناقل البحري عن ما ينشأ من حوادث وماهو نظام التعويض عن الأضرار الناجمة عنها؟.

و عليه تهدف دراسة هذا الموضوع إلى تحديد مفهوم التأمين على النقل البحري للمسافرين و ما مدى معرفة الإطار القانوني الذي يستند عليه كل من عقد النقل البحري للمسافرين وعقد التأمين باعتباره عقدا تابع لعقد النقل ، وما يترتب من إلتزامات ملقاة على عاتق طرفيه ، ومن جهة أخرى محاولة البحث في مسؤولية ناقل الأشخاص عن طريق البحر وما ينتج عنها من أضرار موجبة للتعويض وتحديد الحالات التي يعفى منها الناقل من المسؤولية.

ومن الصعوبات التي واجهتنا في هذا البحث قلة المراجع المختصة في عقد النقل البحري للمسافرين و على الرغم من أهمية الموضوع وقلة الاجتهادات القضائية فيه ، إلا أننا لم نتمكن من الحصول على معلومات كافية و دراسات سابقة لهذا الموضوع، فجل الدراسات تتكلم عن النقل البحري للبضائع أو النقل الجوي أو النقل البري للبضائع.

وقد إتبعنا في دراستنا لهذا الموضوع المنهج التحليلي وذلك بدراسة تحليلية للمواد القانونية، ومعتدين على المنهج الوصفي من خلال وصف كل من عقد النقل البحري للمسافرين و عقد التأمين و تصنيفهما بالإضافة إلى المنهج الاستقرائي من خلال قراءة المواد القانونية.

وللإجابة عن الإشكالية المطروحة إرتأينا تقسيم موضوع الدراسة إلى فصلين ،
تطرقنا في (الفصل الأول) إلى طبيعة و أحكام التأمين في عقد النقل البحري للمسافرين
أما (الفصل الثاني) فخصصناه إلى دعوى التعويض الناشئة عن المسؤولية في عقد النقل
البحري للمسافرين.

الفصل الأول: طبيعة و أحكام التأمين في عقد النقل البحري للمسافرين

لدراسة و معرفة كلما يتعلق بالتأمين في عقد النقل البحري للمسافرين يستوجب منا أن نتطرق أولا إلى معرفة آلياته القانونية وكيفية إثباتها بالاعتماد على النصوص القانونية التي جاء بها المشرع و المنظمة لهذا النوع من العقود و كذا الاتفاقيات الدولية التي تحكمها وكذا استخلاص الآثار المترتبة عنه ، وليتسنى لنا ذلك سنحاول دراسة هذا الفصل وفقا لمبحثين ، نخصص فيه المبحث الأول لمفهوم عقد النقل البحري للمسافرين مميزاته و كذا خصائصه ، و المبحث الثاني نخصصه لعقد التأمين البحري الخصائص و المبادئ التي يتميز بها ، باعتباره عقدا لاحقا و تابعا للعقد الأول و هو عقد النقل البحري.

المبحث الأول: مفهوم عقد النقل البحري للمسافرين.

لتحديد هذا المفهوم لابد من تسليط الضوء على التنظيم التشريعي للنقل البحري للمسافرين و الذي يجد أساسه على مستويين إحداهما دولي و الأخر وطني ، فعلى الصعيد الدولي نذكر الاتفاقيات الدولية المرتبطة بهذا النوع من النقل و المتمثلة في اتفاقية بروكسل اتفاقية و أيضا اتفاقية أثينا المعدلة ، أما على المستوى الوطني سنسلط الضوء على القانون البحري الجزائري.

أولا : عقد النقل البحري للمسافرين على ضوء الاتفاقيات الدولية:

على غرار النقل البحري للبضائع الذي تم تنظيمه دوليا في إطار العديد من الاتفاقيات الدولية و البروتوكولات التابعة لها² ، عرف النقل البحري للمسافرين اهتماما تشريعيا دوليا الغرض منه توحيد بعض القواعد التي تطبق على هذا النوع من النقل ، إن

² إتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالشحن لسنة 1924 والتي إنظمت لها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64/71 المؤرخ في 02 مارس 1964 (مرسوم يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية إلى المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ببروكسل في 25 أوت 1924 - جريدة رسمية رقم

ضرورة التنظيم الدولي للنقل البحري للمسافرين كان نتيجة اتصافه بالصفة الدولية لأن مجاله لا يقتصر على الدولة الواحدة بل يتعدى ذلك ليشمل عدة دول ، ولقد أسفرت الجهود الدولية عن أكثر من معاهدة لتنظيم تنقل الأشخاص بطريق البحر إذ يتعلق الأمر باتفاقية بروكسل لسنة 1961 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بنقل الركاب بطريق البحر، و إتفاقية بروكسل لسنة 1967 المتعلقة بنقل أمتعة الركاب بحرا، و أخيرا إتفاقية أثينا لسنة 1974 والمعدلة و المتعلقة بنقل الركاب و أمتعتهم بحرا.

ثانيا :عقد النقل البحري للمسافرين في القانون البحري الجزائري:

إن المفهوم الوطني لعقد النقل البحري للمسافرين يقتضي تسليط الضوء على القانون البحري الجزائري فالمشروع الجزائري حاول تعريف عقد النقل البحري للمسافرين و يتجلى ذلك بوضوح من خلال نص المادة 821 من القانون البحري الجزائري : " يلتزم المجهز بموجب عقد نقل للمسافرين بنقل المسافر و أمتعته إن وجدت عن طريق البحر ولمسافة معينة مقابل دفع المسافر أجرة السفر". إن أول ملاحظة يمكن إبدائها على أنه على غرار المشروع الفرنسي³ فإن المشروع الجزائري أتى بتعريف مستقل لتعريف عقد النقل البحري للمسافرين.

وهذا الموقف نجده مخالفا للعديد من التشريعات التي جعلت تعريفا موحدا بين نقل البضائع و الأشخاص معا مثل قانون التجارة البحرية المصري⁴ ، و حسنا ما فعل المشروع الجزائري لأن هذا التعريف المستقل من شأنه أن يدعم فكرة النظام القانوني المستقل لعقد نقل المسافرين بحرا و يجعله منفصلا عن نقل البضائع بحرا مما يساهم في خصوصيته ، ولقد أشار المشروع الجزائري في هذا التعريف إلى طرفي عقد هذا النوع

³ Article 34 / loi 18 06 1966 code maritime français « 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 de voyage »

⁴ المادة 196 ق ت بح م " عقد النقل البحري عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع أو أشخاص بالبحر مقابل أجرة"

من النقل و هما المجهز⁵ و المسافر ، لآكن سرعان ما تراجع عن تسمية المجهز و استعمال مصطلح الناقل و يتضح ذلك جليا في العديد من مواد القانون البحري⁶.

ثالثا: عقد النقل البحري على ضوء المفهوم الفقهي:

• التعريف الفقهي لعقد النقل البحري للمسافرين:

حاول الفقه العربي و حتى الفقه الفرنسي إعطاء تعريف لعقد النقل البحري للمسافرين ، ففي هذا الشأن يعرفه الأستاذ محمود سمير الشرقاوي بأنه "عقد يلتزم بمقتضاه ، الناقل مقابل أجرة ، بنقل شخص طبيعي حي بطريق البحر من ميناء إلى ميناء آخر أو في رحلة دائرية تبدأ و تنتهي في ذات الميناء، على أن يكون المسافر شخصا آخر غير الربان و البحارة و تابعي النقل ، سواء تم النقل على سفينة محصنة لنقل الركاب أو لنقل البضائع⁷. ويعرفه الأستاذ "ريمون قويبود" على أنه يعتبر كل عقد يكون موضوعه نقل أشخاص عبر البحر وكيف على أنه نقل بحري، وبخصوص الخدمات الملحقة أو التبعية المقدمة بمناسبة التنقل فهي لا تحضأ بأهمية كبيرة⁸.

ذهب بعض الفقه إلى تعريف عقد النقل البحري للمسافرين تعريفا بسيطا و سطحيا على أنه عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل المسافر و أمتعته بالبحر مقابل أجرة معلومة ، بشرط أن لا يكون المسافر من تابعي الناقل على ظهر السفينة كالربان و البحارة و غيرهم ، ذلك أن إقامة هؤلاء على السفينة تكون تنفيذا لعقد عمل بحري و ليس بسبب عقد نقل ، ولا يلزم أن يتم النقل على سفينة مخصصة للركاب بل يمكن أن يبرم العقد لنقل المسافر على سفينة معدة لنقل البضائع، ويقصد من العقد نقل المسافر من ميناء إلى آخر

⁵ المجهز حسب نص المادة 572 من القانون البحري الجزائري بأنه " يعتبر مجهزة كل شخص طبيعي أو معنوي

يقوم باستغلال السفينة إما بصفته مالك للسفينة و إما بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة"

⁶ على سبيل المثال المادتين 826 و 839 و الفصل الثالث من المواد 841 و 850 وهو الموقف نفسه الذي تبناه المشرع الفرنسي في تعريفه لعقد النقل البحري للمسافرين إذ وضح مصطلح المجهز و ليس الناقل.

⁷ محمود سمير الشرقاوي ، القانون البحري ، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الثانية، 1987، ص 11 و 7

⁸ Martine REMOND GOUILLOUD, droit Maritime, pedone, 1993, P 413

و هذا هو الغالب ، أو القيام بجولة في البحر لا تنتهي بنفس الميناء الذي بدأت منه⁹. كما عرفه البعض الآخر بأنه عقد يلتزم بمقتضاه الناقل مقابل أجره بنقل شخص طبيعي حي بطريق البحر من ميناء إلى ميناء آخر و في رحلة دائرية تبدأ و تنتهي غي الميناء ذاته، على أن يكون المسافر شخصا آخر غير الربان و البحارة و تابعي الناقل، سواء تم النقل على سفينة مخصصة لنقل الركاب أو لنقل البضائع. و يستشف من هذ التعريف أنه لا يختلف عن سابقه إلا في التأكيد على كون المسافر حيا أي استثناء جثمان الإنسان من قبيل الأشخاص و هذا ما ذهب إليه الفقيه روني رودير¹⁰.

المطلب الأول: تعريفه عقد النقل البحري للمسافرين و مميزاته.

حاول المشرع الجزائري تعريف عقد النقل البحري للمسافرين من خلال المادة 821 من القانون البحري الجزائري " يلتزم المجهز بموجب عقد النقل للمسافرين بنقل المسافر و أمتعته إن وجدت عن طريق البحر و لمسافة معينة مقابل دفع المسافر أجره السفر". إن عقد النقل البحري للمسافرين هو ذلك الاتفاق الذي يكون بموجبه الناقل ملزما بإيصال المسافر بحرا إلى ميناء معين في إطار رحلة بحرية على أن يكون هذا النقل بمقابل¹¹، و من هذا التعريف يمكن القول بأن لهذا العقد مميزات ينفرد بها عن باقي العقود الأخرى و خصوصا العقود البحرية و سبب ذلك راجع إلى كون هذا العقد له خصائص مرتبطة به من جهة و من جهة أخرى لا بد من توافر مجموعة من العناصر حتى يمكن أن نضفي عليه صيغة عقد النقل البحري للمسافرين، و هو ما سنتطرق له في الفرع الأول، ففكرة النظام القانوني المستقل لعقد النقل البحري للمسافرين بحرا يجعله منفصلا عن نقل البضائع بحرا مما يساهم في خصوصياته.

⁹ حمدالله محمد حمدالله، عقد النقل، دار النهضة العربية، السنة 1997/1998، ص 211

¹⁰ محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، سنة 2008، ص 473

¹¹ منهوج عبد القادر، النقل البحري للمسافرين و أمتعتهم، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، تخصص القانون

الخاص، كلية الحقوق، جامعة وهران 2، السنة الجامعية 2017/2018.

الفرع الأول: خصائص عقد النقل البحري للمسافرين.

على غرار باقي العقود الأخرى، ينفرد عقد النقل البحري للمسافرين بمجموعة من الخصائص المميزة له التي من شأنها أن تدعم الإطار المفاهيمي له و التي يمكن إيجازته في ما يلي :

1. عقد رضائي ملزم للجانبين.

يعتبر عقد النقل البحري للمسافرين عقدا رضائيا إذ ينعقد بمجرد تبادل التراضي بين المتعاقدين الناقل و المسافر و هو في هذا الشكل يخضع للأحكام العامة للعقود من توافر الرضى و خلوه من العيوب ، والرضى ضروري لإبرام مثل هذا العقد بحيث لا ينشأ عقد بين الناقل وشخص يدخل السفينة متسللا¹² فإذا حصل و أن وجد شخص خفية على متن السفينة جاز لربان السفينة تسليمه إلى السلطات المختصة في أول ميناء تتوقف فيه السفينة¹³، ويعتبر هذا العقد من العقود الملزمة للجانبين إذ يرتب التزامات متقابلة على عاتق طرفيه، فيلتزم الناقل بنقل المسافر و أمتعته إن وجدت بحرا لمسافة معينة في أحسن الظروف و بما يضمن له سلامته ، وفي المقابل من ذلك يلتزم المسافر بدفع أجرة السفر.¹⁴

2. من عقود الإذعان.

عقد الإذعان هو ذلك العقد الذي يحدد فيه الموجب صاحب الاحتكار القانوني شروطا لا تقبل المناقشة و يوجهها إلى الجمهور بشكل دائم من أجل الانضمام إليه.¹⁵ ولذلك يتفق

¹² علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987، ص344

¹³ تنص المادة 857 من القانون البحري الجزائري " إذا وجد على متن السفينة في الميناء أو في البحر مسافر خفية خلال الرحلة، يستطيع ربان السفينة تسليم هذا الراكب الخفي إلى السلطات المختصة في أول ميناء تتوقف فيه السفينة بعد اكتشاف الراكب الخفي أو نقله إلى سفينة أخرى متجهة إلى الميناء الذي صعد منه.

¹⁴ المادة 826 من ق بح ج "يجب على الناقل منح المسافر تذكرة سفر تثبت التزامات الطرفين و تكون تذكرة السفر الدليل على إبرام عقد السفر ودفع أجرة السفر"

¹⁵ لعشب محفوظ بن حامد، عقد الإذعان في القانون المدني الجزائري و المقارن، المؤسسة الوطنية للكتاب،

الفقه على أن عقد النقل البحري للمسافرين يعتبر من عقود الإذعان، حيث أن هذه الخاصية نتجت بحكم ظروف الممارسات البحرية مما أضفت على العقد هذه الصفة فأصبح الناقل يعد نماذج لشروط العقد مطبوعة مسبقا وما على المسافر سوى قبول هذه الشروط أو رفضها فلا يمكنه مناقشتها كما تكون الأجرة والطريق محددين مسبقا و لا يمكنه الاتفاق على تعديلها ، والقول بأن عقد النقل البحري هو عقد إذعان يتطلب حماية المسافر الذي يمثل الطرف المذعن، و هذا ما أشارت إليه المادة 110 من القانون المدني الجزائري¹⁶ التي أعطت له الحق في اللجوء إلى القضاء للمطالبة بتعديل الشروط التعسفية الواردة في العقد ، ويقابله في هذا الصدد أن المسافر يعتبر بمثابة المستهلك يقابله التزام الناقل بالإعلام و الالتزام بضمان السلامة خلال الرحلة البحرية¹⁷.

3. عقد تجاري.

يعتبر الفقه عقد النقل البحري للمسافرين تجاريا بالنسبة للناقل سواء كان من الأشخاص العامة أو الخاصة، وتتفي عنه هذه الصفة متى قام بالنقل على سبيل التبرع ، و في هذا الشأن تقضي المادة 02 فقرة 8 من القانون التجاري الجزائري¹⁸ على أنه "يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه كل مقاوله لاستغلال النقل أو الانتقال" و أيضا المادة 03 من نفس القانون تقرر أنه "يعد عملا تجاريا من حيث شكله ، كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية"، وعلى العموم فإنه لإضفاء الطابع التجاري على عقد النقل البحري أن يقع النقل في إطار مقاوله ،إد لابد أن يقوم به ناقل محترف و بغض النظر عن الشخص القائم به سواء كان طبيعيا أو معنويا (شركة) أو أيا كانت صفة الناقل.¹⁹

15 نص المادة 110 "إذا تم العقد بطريقة الإذعان، وكان قد تضمن شروطا تعسفية، جاز للقاضي أن يعدل هذه الشروط أو أن يعفي الطرف المذعن منها، وذلك لما تقتضيه العدالة و يقع باطلا كل اتفاق على خلاف ذلك".

17 براسي محمد، تقدير الالتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص البري، مجلة القانون، المركز الجامعي غليزان، معهد

الحقوق و العلوم السياسية العدد3، جوان2012، ص 17

18 قانون رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1985، المتضمن القانون التجاري، الجزائري المعدل و المتمم.

19 بسعيد مراد، عقد النقل لبحري للبضائع وفق للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية ، أطروحة لنيل شهادة

الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق ،جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، 2011 / 2012

4. عقد قائم على الاعتبار الشخصي.

يرى جانب من الفقه أن عقد نقل المسافرين بحرا عقدا شخصيا أي من العقود القائمة على الإعتبار الشخصي و دليلهم في ذلك أن اسم المسافر يعد من البيانات الجوهرية التي تتضمنها تذكرة السفر ولذلك يمنع على المسافر التخلي عن تذكرة السفر إلى الغير إلا بموافقة الناقل، وهو ما أقرته معظم التشريعات البحرية، أما بخصوص موقف المشرع الجزائري من ذلك فيتجلى في نص المادة 828 من القانون البحري الجزائري²⁰.

الفرع الثاني : العناصر الأساسية لعقد النقل البحري للمسافرين.

إن عقد النقل باعتباره عقد يلزم بمقتضاه الناقل بنقل المسافرين بالبحر مقابل أجرة يظهر عناصر يجب توافرها لإمكان القول بأن تمة عقد نقل للمسافرين بطريق البحر ، و من شأنه كذلك أن يضفي على هذا العقد خصوصية و يجعله متميزا ، و تمثل هذه العناصر في ضرورة وجود عقد النقل ، أن يتعلق الأمر بالأشخاص ، أي أن يكون النقل بمقابل ، و أن يتم النقل بطريق البحر.

1. ضرورة وجود عقد النقل

يقصد بالعقد حسب المادة 54 من القانون المدني الجزائري²¹ ذلك الاتفاق الذي يلتزم بموجبه شخص أو عدة أشخاص آخرين بمنح أو فعل أو عدم فعل شيء ما، و على هذا الأساس فإن عقد النقل هو اتفاق بين طرفين إحداهما الناقل يقع عليه التزام أساسي يتمثل في النقل، و مما لاشك فيه أن جوهر هذا النقل عموما يتمثل في تغيير المكان سواء تعلق الأمر بنقل الأشخاص أو الأشياء، و هو ما أكده المشرع الجزائري حين عرف عقد النقل في القانون التجاري في نص المادة 36 بقوله " أن عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد

²⁰ نص المادة 828 من ق.ب.ج " يمكن أن تكون تذكرة السفر إسمية أو لحاملها ولا يمكن نقل التذكرة الإسمية لاسم شخص آخر إذا لم يوافق الناقل عليها و كذلك فيما يخص تذكرة السفر لحامله عندما يكون المسافر قد بدأ في الرحلة"

²¹ القانون رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، و المتضمن القانون المدني الجزائري، المعدل و المتمم .

النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين" ، فالناقل يعد طرفاً أساسياً لما له من التزامات أساسية تترتب على العقد الذي تم إبرامه و لذلك يجب التتويه هنا بأن الربان أو البحارة الموجودين على متن السفينة لا يربطهم قد نقل وإنما عقد عمل²²، لأن إقامة هؤلاء على السفينة سندها عقد عمل بحري و ليس بمقتضى عقد نقل.²³

كما أن أحكام عقد النقل البحري للأشخاص لا تسري على الراكب الذي لا يحوز على تذكرة السفر و هو ما يصطلح عليه بالنقل الخفي و في هذا الشأن يعتبر القضاء الفرنسي أن النقل يوصف بأنه خفي أو خلسة إذا انعدمت و انتفت فيه إرادة الناقل ، و يتجلى ذلك متى تسلل الراكب إلى المركبة بدون علم الناقل أو تابعه، و يوسع الفقه مفهوم النقل الخفي متى تهرب الراكب عن دفع أجرة السفر بأي صورة من صور التهرب ، و أيضاً في الحالات التي يستمر فيها المسافر إلى ما بعد الوجهة المحددة في عقد النقل أي التي تسمح بها تذكرة السفر والتي يكون قد انتهى مفعولها.²⁴ وهو ما اتفق عليه معظم الفقه بأن سبب استبعاد النقل الخفي من الخضوع إلى أحكام النقل البحري للمسافرين كون أن هذا النوع من النقل لا يتم بموجب عقد ، و تكون مسؤولية الناقل اتجاه الأضرار الحاصلة للراكب تقصيرية لانعدام الرابطة العقدية.

2. أن يتعلق الأمر بنقل الأشخاص.

ينصب موضوع عقد النقل البحري للمسافرين على نقل الأشخاص و أمتعتهم إن وجدت و هو في حد ذاته التزام أساسي للناقل ، و يشترط الفقه كما سبق ذكره أن يكون هذا الالتزام يتعلق بنقل شخص طبيعي حي ، باعتبار أن نقل جثمان شخص متوفي لا يعد

²² إيمان الجميل، الربان، المكتب الجامعي الحديث، الطبعة الأولى، 2014، ص 11 و ما بعدها.

²³ علي جمال الدين عوض ، المرجع السابق ، ص 343.

²⁴ إبراهيم الدسوقي أبو الليل ، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي و القانون الدولي دراسة للإلتزام بالسلامة

في النقل البري و الجوي و البحري ، دار النهضة العربية ، مصر ، 1980 ، ص 68

من قبيل نقل الأشخاص و إنما يدخل في نطاق نقل الأشياء²⁵، و يضيف الفقه بأن أحكام عقد نقل الأشخاص يمتد سريانها على نقل الأشخاص المرافقين لحيوان أو لشيء آخر بعد موافقة الناقل، وهو الموقف نفسه الذي تبنته اتفاقية آثينا لسنة 1974 المعدلة في مادتها الأولى فقرة 4 بأن وسعت من مفهوم الراكب ليشمل أيضا المرافق للحيوانات بقوله " الراكب هو أي شخص منقول على متن السفينة، بموجب عقد النقل، يرافق بموافقة الناقل عربة أو حيوانات حية مغطاة بعقد لنقل البضائع لا تحكمه هذه الاتفاقية"، في حين لم تشر إلى ذلك اتفاقية 1961 أو 1967.

من الملاحظ في هذا السياق أن المشرع الجزائري قد تغافل عن هذه المسألة بحيث لم يرد أي نص يشير إلى ذلك و أنه لم يحدد ما المقصود بالمسافر أصلا و إنما اكتفى بالتعريفات الفقهية و القضائية فقط، على غرار المشرع المصري نجده قد أقر صراحة في المادة 265 فقرة 2 تسري أحكام نقل الأشخاص المنصوص عليها في هذا الفصل على الأشخاص الذين يوافق الناقل على نقلهم كمرافقين لحيوان أو لشيء آخر ينقله بمقتضى عقد نقل بضائع.

3. أن يكون النقل بمقابل.

ليتحقق عقد النقل البحري للمسافرين يجب أن يكون النقل بمقابل و يتمثل في ثمن التذكرة التي يدفعها الراكب هو لالتزام ملقى على عاتقه وبالتالي فإن أحكام عقد نقل المسافرين بالبحر لا تسري على النقل المجاني أي بدون مقابل مالي، ولا يستثنى من ذلك وفقا للمادة 850 من القانون البحري الجزائري الفقرة الأولى إلا النقل المجاني الذي يتم من قبل المؤسسات البحرية للنقل، و على الرغم من مجانيته إلا أن مسؤولية الناقل فيه

²⁵ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 791

تكون مسؤولية عقدية عما يلحق المسافرين من أضرار أثناء النقل ولا يمكن للراكب مطالبة الناقل بالتعويض عن الأضرار إلا إذا أثبت خطأ الناقل الضرر و العلاقة السببية بينهما²⁶.

و تجدر الإشارة أنه لا يشترط في الأجرة أن يدفعها الراكب مباشرة إلى الناقل وإنما قد تدفع بطريق غير مباشر كما هو الأمر في نقل الأطفال صغار السن مع ذويهم دون مقابل، إذ أن نقل هؤلاء يكون خاضعا لعملية النقل الأصلية ، و بالتالي تسري عليهم أحكام النقل بمقابل طالما أن نقلهم ولو مجانا يعتبر تابعا للعملية الأصلية و هي النقل بمقابل²⁷.

ومما تجدر الإشارة إليه أن اتفاقية بروكسل لسنة 1961 لم تتضمن نصا يقضي بأن يكون النقل الخاضع لها بمقابل و هو ما يثير التساؤل حول تطبيق هذه الاتفاقية على النقل المجاني. و في هذا الشأن يرى بعض الفقه أن مجال سريان الاتفاقية إنما ينطبق على النقل التجاري و ليس المجاني أي ذلك النقل الذي يتقاضى فيه الناقل مقابلا، إلا أنه هناك استثناء بحيث يمتد تطبيق أحكام الاتفاقية على الحالة التي يقوم فيها الناقل بالنقل المجاني على سبيل الدعاية بمناسبة افتتاح خط ملاحى جديد هو رحلة أولى لسفينة جديدة لأنه يحقق له ربحا غير مباشر.

4. أن يكون النقل بحرا.

ومعنى ذلك أن يكون النقل عن طريق سفينة تبحر في البحر و يستوي أن يكون نقل الركاب على سفينة مخصصة لنقل البضائع أو لنقل المسافرين، و كما يكون نقل الركاب بالبحر من ميناء إلى آخر فيجوز كذلك أن يكون في رحلة دائرية تبدأ وتنتهي في الميناء نفسه²⁸ ، وإنه من الضروري يجب معرفة متى يكون النقل بحرا، وفي هذا الشأن يرى

²⁶ كمال حمدي، المرجع السابق، الصفحة 791

²⁷ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المرجع السابق، ص 51

²⁸ محمود سمير الشرقاوي ، المرجع السابق ، ص 473

الفقه بأن العبرة بأداء النقل بحيث إذا تم النقل كله من ميناء الوصول بواسطة سفينة باعتبارها الأداة الرئيسية للملاحة البحرية، بموجب رحلة في البحر فإنه يعد نقلا بحريا.

ويرى جانب من الفقه كذلك أن الأداة الرئيسية للنقل البحري هي السفينة و التي لا يشترط أن تكون مخصصة لنقل الراكب بل قد تكون معدة لنقل البضائع و لكن استعملت لتنفيذ هذا النوع من النقل.²⁹ و يوسع الفقه من مفهوم هذا النقل الذي يتم بحرا ،باعتباره أحد العناصر الأساسية في عقد النقل البحري للمسافرين، بأن يكون مساره يشمل ليس فقط الرحلة التي تنطلق من ميناء لتصل إلى ميناء آخر، بل تمتد من ميناء و تجوب عدد من الموانئ الأخرى لتعود إلى الذي انطلقت منه الرحلة وهو ما يصطلح عليه بالرحلة الدائرية، وهذا ما أكد عليه المشرع الجزائري في اعتماد هذا المفهوم للنقل البحري معتمدا على معيار البحر و السفينة حين نظم شروط ممارسة نشاطات النقل البحري الحضري و النزهة البحرية³⁰ ، و من التعريفات المختلفة الفقهية و القانونية لعقد نقل المسافرين بالبحر تتضح لنا طبيعة هذا العقد كعقد من عقود القانون الخاص حتى و إن قامت الدولة بخدمة هذا النقل.

المطلب الثاني: آثار عقد النقل البحري للمسافرين.

لا ينحصر عقد النقل البحري على نقل السلع فقط ، وإنما يتعدى إلى نقل الأشخاص بحرا و يؤدي إلى إنشاء رابطة عقدية بين طرفيه، لذلك فهو يرتب التزامات على عاتق كل من الناقل و الراكب وسيتم التفصيل في ذلك بتخصيص الفرع الأول لأطراف عقد النقل البحري للمسافرين ، و الفرع الثاني للالتزامات كل من الناقل و المسافر كما سيأتي بيانه:

²⁹ عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 392

³⁰ المادة الثالثة فقرة 1 من المرسوم التنفيذي رقم 203/16 المؤرخ في 25 يوليو 2016 يحدد شروط و كفاءات

ممارسة نشاطات النقل البحري الحضري و النزهة البحرية

الفرع الأول: أطراف عقد النقل البحري للمسافرين.

يجمع عقد النقل البحري للمسافرين طرفين أساسيين هما الناقل البحري و المسافر، اذ أنه من الضروري تحديد هذين الطرفين لما يرتب هذا العقد عليهما من التزامات.

1. الناقل البحري:

هو طرف أساسي في عقد النقل البحري ولقد عرفته مختلف الاتفاقيات الدولية المتعلقة بنقل المسافرين بحرا فوفقا لاتفاقية بروكسل لسنة 1961 فإن الناقل يشمل مالك السفينة أو مستأجرها أو تجهزها ، أما إتفاقية بروكسل لسنة 1967 فعرفت الناقل بموجب المادة 01 فقرة أ كما يلي " يشمل مالك السفينة أو مستأجر السفينة و الذي التزم بنقل أمتعة المسافر بعد أن أبرم عقد نقله"، و من خلال هذين التعريفين فإنه يبدو بأن إتفاقية بروكسل لسنة 1967 كانت أكثر وضوحا فلم تكتفي بتعريف الناقل و إنما أقرت بالتزامه بنقل أمتعة المسافر أيضا.

ثم جاءت إتفاقية أثينا لسنة 1974 المعدلة في مادتها الأولى التي اعتبرت الناقل أي شخص يبرم بنفسه أو باسمه عقد نقل سواء تم النقل فعليا من قبله أو من قبل ناقل فعلي، و الناقل الفعلي اعتبرته الناقل المنفذ و هو أي شخص غير الناقل سواء كان مالك السفينة أو مؤجرها أو مستثمرها على هذا الأساس فإن العبرة بمنح صفة الناقل و المعيار المحدد لذلك هو إبرام العقد بنفسه أو باسمه بغض النظر عن قيامه بالنقل (فعليا) أو الترخيص لناقل آخر للقيام بعملية النقل، أما فيما يتعلق بصفة الناقل الفعلي فيتحدد معيارها بالقيام الفعلي للناقل دون الاهتمام للصفة التي يحوزها هذا الشخص سواء كان مالك أو مستأجرا أو مستثمرا.

و في الأخير لا بد من الإشارة إلى أن القانون البحري الجزائري لم يرد فيه تعريف للناقل البحري في إطار المواد التي تحكم نقل المسافرين و أمتعتهم بحرا فالمشرع الجزائري رأى أن ذلك من مهة الفقه، إلا أنه ورد في نص المادة 821 من القانون

البحري الجزائري المتعلقة بالالتزامات الأساسية في أطراف عقد النقل البحري للمسافرين إذ استعملت مصطلح "المجهز" "l'armateur" و تقصد به الناقل، و اعتبرت أنه الشخص الذي يلقي على عاتقه مهمة نقل المسافرين و أمتعتهم إن وجدت بحرا مقابل دفع أجرة. و بالتالي فإن المجهز وفقا للقانون البحري الجزائري هو كل شخص سواء كان طبيعيا أو معنويا يتولى استغلال السفينة سواء كان مالكا أو بوجب صفات أخرى و هذا ما نصت عليه المادة 572 من القانون البحري الجزائري.

2. الراكب أو المسافر.

إن كل من الاتفاقيتين الدوليتين لسنة 1961 و 1967 اعتبرتتا و عرفتا المسافر على أنه ذلك الشخص المنقول على ظهر السفينة بموجب عقد النقل فالمعيار الذي اعتمده هاتين الاتفاقيتين يتعلق أساسا بوجود اتفاق مع الشخص المكلف بالنقل و الشخص المتواجد على ظهر السفينة ، أما بخصوص إتفاقية أثينا لسنة 1974 المعدلة اعتبرت الراكب كل شخص منقول على ظهر السفينة سواء كان بموجب عقد نقل أو كان مرافقا لمركبة أو حيوانات حية بعد موافقة الناقل. إن هذه الاتفاقية وسعت من مفهوم الراكب على غرار الاتفاقيتين السابقتين ، وتجدر الإشارة هنا إلى أن القانون البحري الجزائري لم يتضمن صراحة إلى تعريف المسافر إلى أنه أقر صراحة بالالتزامات الملقاة على عاتقه و أهمها دفع أجرة السفر. و لكنه خلاف ذلك أشار صراحة إلى "المسافرون خفية" ضمن الفصل الخامس في المواد 857 إلى 859 من القانون البحري الجزائري، و التي يفهم من خلالها أن الراكب الخفي هو الذي يتواجد على متن السفينة دون تذكرة السفر بغض النظر عن تواجد السفينة سواء في الميناء أو في البحر، وعلى العموم فإن الراكب هو المتعاقد مع الناقل أما مركز الراكب غير المتعاقد فهو يشمل المتسلل و المسافر بتذكرة معيبة ، فأما المتسلل فهو ذلك الشخص المتواجد على متن وسيلة النقل خلسة من أجل التنقل دون عقد

وبدون علم الناقل ودون الحصول على تذكرة السفر ولا حتى دفع ثمنها ، أما المسافر بتذكرة معيبة فهو المسافر الذي انقضى عقده بتمام تنفيذها أو بانتهاء مفعول التذكرة.³¹

الفرع الثاني: التزامات الناقل البحري و المسافرين

يرتب عقد النقل البحري للمسافرين التزامات متقابلة على عاتق كل من طرفيه الناقل و المسافرين على حد سواء بحيث يلتزم الناقل بنقل المسافر و أمتعته إن وجدت من ميناء القيام إلى ميناء الوصول في الموعد المحدد على متن السفينة المتفق عليها و التي ينبغي للناقل أن قام بتجهيزها و جعلها صالحة للملاحة طيلة مدة الرحلة البحرية ، وأن يلتزم أيضا بضمان سلامة المسافرين خلال الرحلة البحرية، وفي المقابل يلتزم المسافر بدفع أجرة السفر كاملة و الحضور في المواعيد المحددة قبل انطلاق الرحلة مع الالتزام فوق السفينة بتعليمات الربان و عدم مخالفة النظام العام ،وعليه سنتناول في هذا الفرع الالتزامات الملقاة على عاتق كل من الناقل البحري و المسافرين كل على حدى كالآتي :

أولا : التزامات الناقل البحري للمسافرين

في إطار عقد النقل البحري للمسافرين يلتزم الناقل بتنفيذ السفر المتفق عليه بنقل المسافرين و أمتعته من ميناء القيام إلى ميناء الوصول في الميعاد المتفق عليه في تذكرة السفر، كما أنه من جهة أخرى يحرص على إعداد السفينة و تجهيزها و تطعيمها للملاحة قبل انطلاق الرحلة و طيلة مدة السفر مما يضمن سلامة الرحلة البحرية في حد ذاتها و كذا سلامة المسافرين وسيتم التفصيل فيها عند تناول مسؤولية الناقل في الفصل الثاني.

1. الالتزام بنقل المسافرين و أمتعته بحرا:

يعتبر التزام الناقل بنقل المسافرين، الالتزام الجوهرى الملقى على عاتقه و الذي يفرضه عقد النقل، وبغية تنفيذ هذا الالتزام يجب على الناقل تجهيز السفينة كما سبق ذكره لتكون صالحة للملاحة البحرية طيلة مدة السفر مع الالتزام بإتباع خط السفر المعتاد و

³¹ زرهوني نبيلة، الالتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص، مجلة المحكمة العليا، العدد 01، سنة 2003، ص 93

المتفق عليه و أن يقف في الموانئ المتفق عليها كذلك فلا يسوغ للربان أن يرسو في ميناء أو يوقف السفينة أثناء السفر بناء على طلب مسافر أو لأجل مصلحته الخاصة، لكن قد تتدخل ظروف تعيق هذا الالتزام المفروض عليه تؤدي إلى استحالة تنفيذ هذا النقل بصفة كلية أو جزئية.

1.1 تنفيذ الرحلة البحرية في الظروف العادية :

إن هذه الحالة تفترض أن يتم عقد النقل المتفق عليه في الظروف العادية على أكمل وجه فبمجرد أن تتجه إرادة الشخص الراغب في الرحلة البحرية باقتناء تذكرة السفر يعلن الناقل عن الانطلاق في الرحلة البحرية، إن هذه الحالة العادية تتعلق و ترتبط بمراعاة الناقل قدر الإمكان لاحترام تنفيذ التزامه المتفق عليه بأن يقوم بالإبحار بالسفينة في الموعد المحدد، ولأجل وصوله في الميعاد لابد عليه أن لا يرسو في ميناء آخر أثناء الرحلة إلا بناء على طلب المسافر أو لأجل مصلحته أو أحد تابعيه، كتغيير السفينة التي اتفق المسافرون معه على إجراء الرحلة فيها بسفينة أخرى.

وعليه فإنه يبدأ التزام الناقل من لحظة مفارقة المسافر لرصيف ميناء الركوب إما للسفينة مباشرة أو الى وسيلة النقل التي ستحملة إلى هذه الأخيرة التي ترسو بعيدا عن الرصيف في المياه العميقة وسيستمر إلى حين نزول المسافر على رصيف ميناء الوصول طبقا لما تقررته اتفاقية بروكسل لسنة 1961.

أ- سوء تنفيذ الرحلة البحرية:

إن صور سوء تنفيذ الرحلة البحرية عديدة و متعددة وعلى العموم يمكن التمييز في هذا الصدد بين عدم التنفيذ الكلي ،و عدم التنفيذ الجزئي للسفر إذا قام الناقل بتعديل جوهري في ظروف السفر.

ب- التعديل الجوهرى في ظروف السفر :

وهى الحالة التى يقوم فيها الناقل بإجراء تعديلات جوهرية في مواعيد السفر أو خط السير المتفق عليه، أو في موانئ الرسو المعلن عنها و الواقعة على طريق الرحلة، و قد تطرق المشرع الجزائرى في إطار المواد المتعلقة بتنفيذ عقد النقل البحري للمسافرين إلى أهم الحالات التى قد تعيق انطلاق الرحلة البحرية في موعدها :

فقد تكون هذه الظروف خارج عن نطاق الناقل كحالة عدم مغادرة السفينة الميناء أصلا الذى تبدأ منه الرحلة أو حصول تأخير هام، و قد تكون ناتجة عن خطأ أو إهمال الناقل أو مندوبيه كما قد يطرأ خلال الرحلة حادث ما يعرقل وصول السفينة في ميناء الوصول في وقت معلوم ، فكل هذه الظروف المذكورة من شأنها أن تعرقل السير الحسن للرحلة البحرية و لاكن حرصا من المشرع على حماية مصلحة المسافر باعتباره طرفا ضعيفا في عقد النقل أقر جزاءات مدنية على عاتق الناقل تتعلق أساسا بالفسخ و التعويض و هذا من شأنه أن يجعله دائما حريصا على حسن تنفيذ النقل وفقا لما هو متفق عليه، ولأجل هذا الغرض نصت كل من اتفاقيتي بروكسل لسنة 1961 و 1967 و كذا القانون البحري الجزائرى على أن يقوم الناقل بتقديم العناية المعقولة للمحافظة على السفينة لتكون صالحة للملاحة ليس فقط عند بداية الرحلة بل خلال فترة السفر كله طالما أن هذا النقل يتعلق بالأشخاص أي بسلامة بالأرواح البشرية ، كما أن جعل السفينة صالحة طوال مدة الرحلة من شأنه أن لا يؤثر سلبا على الخدمة التى يقدمها الناقل للمسافر.

2.1 عدم التنفيذ الكلى للرحلة البحرية:

وهى الصورة التى لا يجرى فيها الناقل السفر المتفق عليه و يتعذر القيام به، و فى هذا الصدد بين المشرع ما إذا كان المانع من السفر يرجع إلى فعل الناقل و إذا ما كان هذا المانع للأسباب لا تنسب للناقل، ومهما يكن من أمر فإنه من المستقر عليه فقها أن الالتزام الأساسى الملقى على عاتق الناقل هو التزامه بنقل المسافر إلى المكان المقصود

في المواعيد المحددة و هو التزام بتحقيق نتيجة يظهر وجه الإخلال فيه إذا لم ينفذ الناقل العقد كلياً أو جزئياً. و على هذا الأساس و تماشياً مع مراعات مصلحة المسافر أقر المشرع الجزائري جزاءات في حالة عدم التنفيذ الكلي للنقل الأمر الذي شأنه أن يجعل نقل المسافرين بحراً محاطاً بقواعد قانونية على الناقل احترامها و إلا قامت مسؤوليته.

2. الالتزام بنقل أمتعة المسافرين

جرت العادة أن يصطحب المسافر معه أمتعته خلال السفر الذي يقوم به و يكون الناقل حينئذ ملزماً على نقلها، و في المجال البحري يبدو أن نقل أمتعة المسافرين بحراً لها أهمية بالغة جعلت الدول تدرك ضرورة توحيد بعض القواعد المتعلقة بذلك فقرروا نتيجة لذلك وضع تنظيم تشريعي دولي تمثل في إبرام اتفاقيات دولية في 27 ماي 1967 بمدينة بروكسل و المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل أمتعة المسافرين بحراً، فجوهر نقل الأشخاص بحراً يتمثل في نقل المسافرين و أمتعته إن وجدت و نتيجة لذلك يكون الناقل ملزماً بنقلها معاً فالناقل ملزم بنقل أمتعة الراكب، فإذا حصل و أن توفي هذا الأخير أثناء الرحلة يكون الربان ملزماً باتخاذ التدابير الضرورية للاحتفاظ بأمتعته و تسليمها للورثة³²، وهوما أقره المشرع الجزائري في نص المادة 821 من القانون البحري الجزائري بأن جعل المجهز ملزم في إطار عقد النقل البحري بنقل المسافرين و أمتعته.

يلتزم الناقل بنقل أمتعة الركاب والحفاظ عليها، ولا يمكن له أن يطلب من المسافر أن يدفع له أجره عن نقلها إلا إذا زادت عن الحد المطلوب، والأمتعة عدة أنواع وقد بينها المشرع الجزائري في المادة 822 من القانون البحري³³ الجزائري.

³² إلبا صفا، أحكام التجارة البحرية، دار المنشورات الحقوقية، مطبعة صادر، الطبعة الأولى، سنة 1993، ص 191

³³ نص المادة "تعد بمثابة أمتعة: أ- الأمتعة التي يحملها المسافر عادة معه، أو الأمتعة التي يأخذها إلى حجرته، أو تكون تحت حجرته وتسمى هذه الأمتعة باسم أمتعة العنبر. ب- الحوائج المحتوية على الأمتعة الشخصية للمسافر، والمسجلة والمنقولة في عنبر السفينة وتسمى هذه الأمتعة باسم أمتعة العنبر ت- السيارات السياحية بما في ذلك الأمتعة الموجودة بداخلها، والتي ترافق المسافر ويستخدمها لاستعمالاته الشخصية"

التزام الناقل بمنح المسافر تذكرة سفر :

يجب على الناقل أن يمنح المسافر تذكرة السفر، وتعتبر هذه الأخيرة دليل على إبرام عقديّة السفر وذليل على دفع أجرة السفر، ويجب أن تتضمن تذكرة السفر مجموعة من البيانات، نص عليها المشرع الجزائري وهي عبارة عن معلومات عامة تتعلق بهوية الأطراف والتذكرة والسفينة، لذلك لا يمكن إغفالها أو عدم ذكرها³⁴.

ثانيا : إلتزامات المسافر.

تقع على عاتق المسافر مجموعة من الإلتزامات وهي :

1. دفع أجرة السفر :

يجب على المسافر أن يدفع أجرة السفر التي اتفق عليها مع الناقل، وهي مبيّنة في تذكرة السفر وهو ما نصت عليه المادة 821 من القانون البحري التي تم ذكرها سابقا، وتختلف الأجرة باختلاف الدرجة المراد السفر بها.

2. احترام ميعاد السفر :

يجب أن يحضر المسافر في الوقت المحدد للسفر، ويلتزم بدفع الأجرة كاملة في حالة تأخره عن السفر، أو عدم حضوره من الأساس. وبهذا الصدد نصت المادة 830 من ق ب ج على أنه: " يجب أن يحضر المسافر للركوب في الشروط المحددة في تذكرة السفر، ويلتزم بأجرة السفر كاملة كل مسافر لا يحضر على متن السفينة في الوقت المحدد للركوب قبل السفر، وكذلك خلال الرحلة قبل المهلة المحددة لكل نهاية توقف".

3. إتباع تعاليم الناقل الأمتعة بنقل :

³⁴ تنص المادة 821 من ق ب ج على ما يلي : "يلتزم المجهز بموجب عقد نقل المسافرين بنقل المسافرين وأمتعته إن وجدت عن طريق البحر والمسافة معينة مقابل دفع أجرة للسفر".

على المسافر أن يلتزم جميع أوامر وتعليمات الربان الأمتعة بحسن النظام في السفينة، وفي حالة عدم الامتثال لأوامر وتوجيهات الربان، جاز لهذا الأخير أن يوقع عليه عقوبات تأديبية وقد أقر المشرع الجزائري بهذا الالتزام في نص المادة 838 من القانون البحري بقوله: "يتعين على المسافر أن يراعي بوجه الدقة القواعد المطبقة لحفظ النظام، والآداب العامة على متن السفينة".

4. التزام المسافر وورثته في حالة الوفاة أو المرض :

إذا في المسافر أو باسم مانع يحول ولا سفره كالمرض مثلا، فسخ العقد بشرط أن يعلم هو أو ورثته الناقل قبل الميعاد المخصص للمغادرة ، فإذا تم الإخطار قبل خمسة أيام على الأقل، فهنا ترد أجرة السفر كاملة مقابل إرجاع التذكرة، أما إذا غادرت السفينة قبل بما عملية الفسخ، ففي هذه الحالة تحت الناقل الاحتفاظ بربع أجرة السفر إلا إذا وجد الناقل من يحل مكان المسافر، ويحتفظ هنا بعمولة لا تزيد عن 10% من أجرة السفر وهو ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 831 و 832 من القانون البحري.³⁵

³⁵ تنص المادة 831 من ق ب ح " يجوز للمسافر أن يفسخ عقد السفر و يطلب إرجاع أجرة السفر بإبلاغ الناقل كتابيا قبل سبعة أيام عملا من التاريخ المحدد لمغادرة السفينة، و إذا لم يستطع الناقل بالرغم من محاولاته من إيجاد من يحل مكان المسافر فله الحق بربع ثمن أجرة السفر ، و إذا وجد من يحل محل المسافر، فله الحق بعمولة لا تزيد عن 10% من أجرة السفر "

المادة 832 من نفس القانون تنص على ما يلي " في حالة الوفاة أو المرض أو في حالات أخرى لا تتعلق بالمسافر حاصلة قبل بدء السفر و تحول دون ركوب المسافر ، يفسخ العقد إذا أعلم المسافر أو ذوي حقوقه الناقل قبل التاريخ المحدد لمغادرة السفينة و إذا تم هذا الإعلام قبل خمسة أيام عمل من الركوب ترد أجرة السفر بكاملها مقابل إرجاع التذكرة "

المبحث الثاني: عقد التأمين البحري

نظرا إلى أن التأمين البحري هو أقدم أنواع التأمين، فإن له مفهومه الخاص وطابعه المميز و نظامه القانوني الخاص الذي يختلف عن بقية أنواع التأمين الأخرى، و يظهر ذلك جليا من خلال مختلف الشروط والأركان الواجب توافرها من أجل تكوينه و بالتالي ترتيب كل آثاره القانونية و ذلك بتنفيذ كل طرف لإلتزاماته التعاقدية، وهذا ما سوف نتناوله من خلال هذا المبحث، إن دراسة عقد التأمين البحري والبحث في مسائله الجوهرية يتطلب منا إلقاء نظرة عامة عليه في مختلف التشريعات ثم ما ذهب إليه بعض الفقهاء من آراء في تعريفهم له وبيان خصوصياته، سوف نتطرق إلى تعريفه في بعض التشريعات ثم لدى بعض الفقهاء.

أولا: تعريف بعض التشريعات للتأمين البحري.

لقد عرف القانون الفرنسي عقد التأمين البحري بنصه في المادة 171-1³⁶ يخضع لهذا الباب (المتعلق بالتأمين البحري) كل عقد تأمين يكون محله ضمان الأخطار المتعلقة بعملية بحرية ما³⁶ ، وما يلاحظ عليه أنه قد عرف عقد التأمين البحري بموضوعه أو محله ، أما المشرع الانجليزي فقد عرف التأمين البحري في المادة الأولى من قانون 1906 بقوله " عقد التأمين البحري هو عقد بمقتضاه يتعهد المؤمن بتعويض المؤمن له وفقا للطريقة ، و إلى الحد المتفق عليه عن خسائر بحرية ، و هي الخسائر التي تنشأ عن مخاطرة بحرية " ³⁷ ، ويتضح من خلال هذه المادة أن عقد التأمين البحري يتجه نحو التدويل وذلك لأنه اشترط توفر الشروط المطلوب توافرها في أي عقد بوصفه، و تحديد طبيعة التأمين بأنه عقد يخضع للنظرية العامة للعقود، كما أنه قد ركز على إلتزامات المؤمن والتي بينها بدقة وهي تعويض المؤمن له، على أن يكون محل هذا التعويض هو

³⁶ ينظر ، Tassel Yves: assurance maritime édition technique, juris classeur, fascicule N. 610, Paris 1992; P12

³⁷ ينظر ، محمود سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، الدار القومية للطباعة و النشر، القاهرة، 1966، ص4.

الخسائر البحرية الناشئة عن المخاطرة البحرية التي تعني الخطر بمدلول السبب³⁸، أما المشرع الجزائري فقد عرفه في المادة 92 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات بنصه: "تطبيق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري، غير أن تأمين الأخطار المرتبطة بملاحظة النزهة، يبقى خاضعا لأحكام الباب الأول المتعلق بالتأمينات البرية."³⁹ وما يلاحظ على هذا التعريف بأن الهدف منه هو تحديد نطاق تطبيقه لإختلاف أحكام التأمين البحري عن غيره من الأنواع الأخرى، كما أن المشرع قد سوى بين ملاحاة النزهة و التأمين البري في حين نص صراحة على أن للتأمين البحري أحكامه الخاصة به.⁴⁰

وتدعيما لهذا التعريف هناك تعريف عام لعقد التأمين أورده المشرع الجزائري في المادة 619 من القانون المدني الجزائري بحيث نصت على أن "التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي على المؤمن له أو المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا مرتبا أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد و ذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له إلى المؤمن"، ولعلنا نلاحظ من مختلف هذه التعريفات الواردة في تشريعات مختلفة أنها استعملت مصطلح "العقد"، كما تطرقت إلى أطرافه، و بينت العنصر الجوهرى الذي يميز التأمين البري عن التأمين البحري و هو "الخطر".

³⁸ علي بن غانم، التأمين البحري و ذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الثانية، 2005، ص43.

³⁹ يعقوبي صابرينة، عقد التأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع قانون العقود، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، السنة الجامعية 2017.

⁴⁰ مرسوم تنفيذي رقم 16-203 المؤرخ في 20 شوال عام 1437 الموافق ل 27 يوليو سنة 2016 يحدد شروط و كيفية ممارسة نشاطات النقل البحري الحضري و النزهة البحرية.

ثانيا : تعريف مختلف الفقهاء للتأمين البحري.

لقد عرفه الفقيه جورج ريبير بأنه: "عقد بمقتضاه يقبل شخص يسمى المؤمن تعويض شخص آخر يدعى المؤمن له عن الضرر الذي لحقه في رسالة بحرية من جراء بعض الأخطار في حدود نسبة المبلغ المؤمن عليه مقابل دفع قسط و يجب ذكر الطرفين الحاضرين أي المؤمن و المؤمن له و أعوانهما في هذا العقد."⁴¹ ، أما الفقيه شوفو فقد عرفه بأنه: " عقد بمقتضاه يتعهد المؤمن في مواجهة المستأمن مقابل أداء قسط بتعويض الضرر الذي يصيبه في أموال معينة أو مصالح له نتيجة تحقق خطر من الأخطار البحرية"⁴². من خلال التعريفات السابقة يمكننا الوصول إلى أن جميعها قد أبرز طرفي العقد و كان المحتوى واحد وهو نفسه الذي تعرض عليه المشرعون جميعهم ، وعلى ضوء كل التعريفات السالفة الذكر يمكننا تعريف عقد التأمين البحري بأنه: " عقد يبرم باتفاق طرفين وهما المؤمن و المؤمن له على تغطية كافة الأخطار المتعلقة برحلة بحرية مقابل دفع مبلغ من المال يقدمه هذا الأخير و الذي يعرف عادة في قانون التأمين بالقسط". ومن خلال ما تعرضنا إليه من تعريفات يتبين لنا أن الرابطة القانونية لعقد التأمين هي التي تضي عليه خصائصه التي يتميز بها.

المطلب الأول : خصائص عقد التأمين البحري.

يتميز التأمين البحري بعدة خصائص تميزه عن غيره من العقود، و هذه الخصائص الجديرة بالدراسة هي الأوصاف المنسوبة للتأمين البحري من كونه عقدا رضائيا ، و عقدا تجاريا ، كما تم الإجماع على أن التأمين البحري يقوم على مبدأ التعويض وعلى مبدأ حسن النية.⁴³

⁴¹ Ripert (G), Droit maritime, tome 3,p 371 ,N2379 ,Rousseau et CIE Paris 1953-

⁴² Chauveau(P):Traité de droit maritime ; Paris 1958, N984;p 655.

⁴³ علي بن غانم ، المرجع السابق، ص124

الفرع الأول : المبادئ التي تقوم عليها عقود التأمين البحري.

1. يقوم عقد التأمين البحري على مبدأ حسن النية :

يقصد بحسن النية في العقود مراعات كل من المتعاقدين مصالح العاقد الآخر وطبيعة الإلتزام و عدم تعمد إلحاق الضرر به ، و ذلك بأن يكون التنفيذ لالتزامه بالطريقة التي إتفق عليها الطرفان ، و لأن مبدأ أحسن النية هو من المبادئ العامة التي تسود جميع العقود ، مع ذلك فإن لهذا المبدأ معنى خاص في عقد التأمين البحري لأنه يقوم على حسن النية المطلق الذي يجب أن يسود العقد عند تكوينه و خلال تنفيذه ، و بالتالي يلتزم المستأمن بأن يقدم إلى المؤمن بيانات صحيحة ودقيقة عن الخطر المؤمن منه ، وأن يمتنع عن كل ما من شأنه تغيير المخاطر المؤمن منها .

2. عقد التأمين البحري عقد تعويض عن الأضرار:

يهدف التأمين البحري إلى تعويض المؤمن له عن الأضرار التي لحقت به أثناء وقوع الخطر أي أنه عقد تعويض عن الخسائر المادية اللاحقة بمال المؤمن له نتيجة تحقق الخطر المؤمن منه، وذلك في حدود الضرر دون أي تجاوز، حيث لا يخرج عقد التأمين عن طبيعته القانونية المتمثلة في الصفة التعويضية ، وصولاً إلى الإثراء بلا سبب للمؤمن له على حساب المؤمن⁴⁴ ، و لقد نظم المشرع الجزائري هذه النقطة القانونية في نص المادة 114 من قانون التأمين الجزائري 09/80 المعدل بالأمر رقم 95-07 التي نصت على أنه " تعوض الأضرار/أو الخسائر في حدود التلف الحاصل ماعدا الحالات التي يحق فيها للمؤمن له اختيار التخلي ، وفقاً لأحكام المواد 115 ، 134 ، 143 من هذا الأمر"، ويكون بذلك المشرع الجزائري واضح فيما يخص النص القانوني المذكور أعلاه مبيناً لحقوق المؤمن له في الحصول على التعويضات و ذلك في حدود الخسائر المادية التي لحقت به كقاعدة عامة أو الحصول على التعويض الكامل في حالة اختياره التخلي و

⁴⁴ يعقوبي صابرينة، المرجع السابق، ص 18

ذلك كاستثناء، كما أنه نصت المادة 95 من قانون التأمين الجزائري⁴⁵ "لا يجوز لأي كان الاستفادة من مبلغ التأمين إذا لم يلحقه ضرر" و أضافت المادة 623 من القانون المدني الجزائري أنه "لا يلتزم المؤمن في تعويض المؤمن له إلا عن الضرر الناتج عن وقوع الخطر المؤمن منه بشرط أن لا يتجاوز ذلك قيمة التأمين"

الفرع الثاني: الخصائص الأساسية لعقد التأمين البحري.

1. عقد التأمين البحري عقد رضائي :

القاعدة العامة في عقد التأمين هو أنه عقد رضائي ينعقد بمجرد تراضي الطرفين ، أي أنه عقد نعتد بمجرد أن يتبادل المؤمن و المؤمن له التعبير عن إرادتين متطابقتين ، و إن كانت المادة 07 من قانون التأمين الجزائري تشترط أن يكون العقد مكتوبا فهو ينعقد بمجرد تطابق إرادة المؤمن و المؤمن له و هو لا يخضع إلى أية شكلية خاصة في انعقاده، و إن كان المشرع يشترط أن يدون عقد التأمين في وثيقة التأمين و هي للإثبات فقط، و هذا ما يستنتج من المادة 97 من الأمر 07-95⁴⁶.

2. عقد التأمين البحري عقد ملزم للجانبين:

العقد الملزم لجانبين هو العقد الذي ينتج عنه التزامات متبادلة على عاتق الطرفين، و هذا ما نصت عليه المادة 02 من قانون التأمين الجزائري والتي أحالتنا للمادة 619 من القانون المدني الجزائري " عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي للمؤمن له أو الغير المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا أو أي أداء آخر في حالة تحقق الخطر المبين في العقد و ذلك مقابل أقساط أو أي دفعات مالية أخرى ، و يفهم من هذه المادة أن الطرفين كلاهما يتحملان التزامات و واجبات مقابل إذا لم يلتزم المؤمن أن يتحمل آثار الخطر المؤمن عليه و في المقابل نجد التزام المؤمن له بدفع قسط التأمين وهذه الالتزامات التي يتحملها كل طرف في عقد التأمين البحري و التي نصت عليها المواد 108 ، 120

⁴⁵ الأمر 07-95 المؤرخ في 23 شعبان 1415 الموافق ل 25 يناير لسنة 1995 المتعلق بالتأمينات

⁴⁶ ينظر نص المادة 97 من نفس الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات.

من القانون البحري الجزائري،⁴⁷ بحيث يلتزم المؤمن له بدفع القسط وبذل العناية المعقولة للمحافظة على الشيء المؤمن عليه و كذلك إعطاء البيانات الصحيحة المتعلقة بالعقد كله أو بالخطر و بكل مستجد يقع أثناء تنفيذ العقد إلى المؤمن، و في مقابل ذلك يلتزم المؤمن بدفع تعويض التأمين عند تحقق الخطر المضمون⁴⁸.

3. عقد التأمين البحري من عقود الإذعان :

إن عقد التأمين البحري نجد فيه من خصائص عقود الإذعان، ذلك لأنه يتضمن شروطا لا يحق للمؤمن له المناقشة بشأنها و ما عليه إلا يقبلها أو يرفض التعاقد من أصله ، وكذلك نجد أن العقد يكون مطبوعا مسبقا و يتضمن شروطا و التزامات لا تجوز المناقشة فيها ، بمعنى أن العقد يعرض على المؤمن له و ما عليه إلا التوقيع بعد ملء الفراغات مثل إسم المؤمن له .

إن عقد التأمين البحري في الواقع لا يبرم بعد مناقشة حرة من للطرفين لشروطه ، بل أن شركة التأمين و هي قوية بمركزها الاقتصادي تفرض على المستأمنين شروطها في وثيقة مطبوعة و لا يملك هؤلاء الآخرون إلا قبولها دون أية مناقشة ، و لهذا كان عقد التأمين البحري عقد إذعان و كانت الحرية التعاقدية فيه محدودة، و إذا تضمن العقد فيه شروطا تعسفية ومجحفة في حق المؤمن له جاز للقاضي أن يعدل هذه الشروط أو أن يعفي الطرف المذعن (المؤمن له) وفقا لما تقتضيه العدالة و ما تقتضيه المادة 110 من القانون المدني الجزائري.

و قد نص المشرع الجزائري في هذا السياق و في نص المادة 622 من القانون المدني على جملة من الشروط التعسفية التي يمكن للمؤمن أن يدرجها في العقد و اعتبرها

⁴⁷ يعقوبي صابرينة، هيفاء رشيد تكاري ، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه ، النظام القانوني لعقد التأمين دراسة في التشريع الجزائري تخصص القانون ، قسم الحقوق ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة تيزي وزو، السنة الجامعية 2012 ، ص ، 72

⁴⁸ Professeur Ali Abdelhamid Berchiche, cours de droit maritime Agrégé des facultés de droit page 78

باطلة و أن هذه الشروط لم تأتي على سبيل الحصر ، ونجد من الحماية التي جاء بها المشرع لفائدة المؤمن له في نص المادة 625 من القانون المدني " يكون باطلا كل إتفاق يخالف النصوص الواردة في هد الفصل إلا أن يكون ذلك لمصلحة المؤمن له أو لمصلحة المستفيد".⁴⁹

4. عقد التأمين البحري عقد احتمالي:

لقد أجمع معظم فقهاء التأمين على أن عقود التأمين بصفة عامة و التأمين البحري خصوصا أنه عقد إحتمالي، و يكمن ذلك في طبيعة الخطر موضوع عقد التأمين البحري أنه غير مؤكد الوقوع و غير مستبعد الوقوع ، و ذلك بالنظر إلى ميزات و أساسيات وقوع الخطر كشرط لصحة محل عقد التأمين على انه إحتمالي و مستقبلي ، و إلا أعتبر ركن المحل غير صحيح والعقد باطل، ولما كان التأمين يقوم على أمر غير محقق و هو إحتمال وقوع الخطر، فإن هذا الخطر يصبح ركنا من أركان العقد لا قيام له بدونه.⁵⁰

و تبعا لذلك يجب أن يكون المال المؤمن عليه معرضا للخطر، فإذا تحقق أو زال قبل التأمين فإن العقد يكون باطلا لانعدام محله و موضوعه⁵¹، و في السياق نفسه سار المشرع الجزائري لما أورد عقد التأمين ضمن عقود الغرر ، إذ عرفت المادة 57 من القانون المدني العقود كمايلي " ...إذا كان الشيء المعادل محتويا على خط ربح أو خسارة لكل واحد من الطرفين على حساب حادث غير محقق ، فإن العقد يعتبر عقد غرر"، فإذا انتفى الحادث زالت صفة الغرر عن عقد التأمين و لم يعد محل التأمين صاحبا للتأمين ، و هذا ما نفهمه من نص المادة 43 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

⁴⁹ يعقوبي صابرينة، المرجع السابق ، ص17.

⁵⁰ يعقوبي صابرينة، المرجع السابق، ص15

⁵¹ مصطفى كمال طه، التأمين البحري، الضمان البحري، دار الفكر الجامعي، 2005، ص 22.

5. عقد التأمين البحري عقد تجاري:

إن عقد التأمين البحري من العقود المتعلقة بالتجارة البحرية فقد نص عليه المشرع الجزائري في نص المادة 3 من القانون التجاري الجزائري عملا تجاريا " كل عقد يتعلق بالتجارة البحرية بحسب شكله ، كل عقد يتعلق بالتجارة البحرية و الجوية"، ولا شك أيضا أن التأمين البحري يكون تجاريا بالنسبة للمؤمن الذي يسعى للربح من خلال قيامه بالعمليات التأمين وكذا مجازفته بتغطية الأخطار المؤمن عليها، لذلك فإن عمله تجاري بحسب الشكل و الموضوع ، أما بالنسبة للمؤمن له فإن عمله لا يعد تجاريا إلا إذا كان تابعا لعمل تجاري.⁵²

حيث ومن جهة أخرى فقد نصت المادة 215 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على أنه تخضع شركات التأمين أو إعادة التأمين في تكوينها إلى القانون الشركات الجزائري ، و بالتالي يدخل التأمين البحري ضمن نشاطات و مقاولات التأمين لأنه يأخذ شكل الشركة فهي مقولة تجارية و منه فإن التأمين البحري يعد تجاريا.

المطلب الثاني: انعقاد عقد التأمين البحري و آثاره القانونية

إن دراسة عقد التأمين البحري تتطلب منا معرفة كيفية انعقاده و ذلك من خلال دراسة أركانه المختلفة، و باعتباره عقد كسائر العقود فإن انعقاده يتطلب أركان تتمثل في الرضا، المحل و السبب و هذا ما سوف نعالجه من خلال هذا المطلب⁵³، يقتضي كذلك عقد التأمين دراسة الأشخاص الذين يتم بينهم عقد التأمين البحري و هم أشخاص التأمين وهذا ما سنتطرق له من خلال الفرع الفروع التالية :

⁵² مصطفى كمال طه، الضمان البحري ، المرجع السابق ، ص 21

⁵³ يعقوبي صابرينة، المرجع السابق ، ص 66

الفرع الأول: أطراف عقد التأمين البحري.

طرفا عقد التأمين البحري هما المؤمن من جهة و المؤمن له من جهة أخرى، و الغالب أن يبرم العقد بينهما مباشرة، لكن قد يتدخل في إبرامه طائفة من الوسطاء هم سماسرة التأمين البحري يعملون لحساب المؤمن أو لحساب المؤمن له أو لحسابهما معا.

أولاً: المؤمن

هو الطرف الأول في عقد التأمين، وهو ذلك الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يتحمل المخاطر، إلا أنه نظراً لجسامة الخسائر والمبالغ المالية الباهظة التي لا يقوى الأفراد على دفعها، أصبح التأمين يمارس عن طريق شركات تأخذ على عاتقها هذه الوظيفة، و هي شركات كبرى تخصصت في هذا النشاط، ويكون مقرها في أغلب الحالات في الدول التي تملك أساطيل قوية الملاحة، أما في الجزائر فإن الشركات العمومية هي التي كانت تحتكر التأمين من المخاطر قبل صدور الأمر 95-07 سواء للسفن المسجلة بالجزائر أو للبضاعة المستوردة من الخارج، حيث تلتزم بتغطية الخسائر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد نظير أقساط معينة يؤديها المؤمن له⁵⁴، كما يمكن أن يكون للمؤمن و سطاء للتأمين يتمثلون في الوكلاء و السماسرة وهم أشخاص طبيعيين توكل لهم عمليات التأمين نيابة عن شركة أو أكثر بموجب عقد التأمين معتمد توضح فيه شروط معينة قصد الحصول على تأمين لحساب موكلهم، إضافة إلى ذلك يجب على من يتولوا التوكيل العام للتأمين أن يخصصوا إنتاجهم للشركة أو الشركات التي يمثلونها⁵⁵، أما السمسار الذي توكل له أموال لدفعها لشركات التأمين أو للمؤمن لهم فلا بد له من ضمانات مالية لتسديد هذه الأموال في كل وقت، غير أن المسؤولية المدنية تظل على عاتق شركات التأمين في حالة أخطاء وكلائها أو إغفالهم أو إهمالهم⁵⁴، فالوسيط الذي توكل له مسؤولية التعاقد إما أن يكون و كيلا مفوضا أو مندوبا أو سمسارا غير مفوضا، فالوكيل العام له سلطات واسعة في التعاقد عن شركات التأمين، إذ أنه يتعاقد

⁵³ المادة 201 / 1 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

⁵⁴ المادة 13 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

مع المؤمن له مباشرة دون الحاجة للجوء إليها، وله أن يبرم العقد و يعدل شروطه أو يمدد آجاله أو يفسخه⁵⁶، أما المندوب ذو التوكيل العام فسلطاته محددة حيث يمكنه إبرام العقد دون أن يعدل شروطه أو يمدد آجاله أو يفسخه ، بينما السمسار غير المفوض فإن دوره يقتصر على مجرد البحث عن العملاء لإجراء التعاقد مع شركات التأمين و تنتهي مهمته بمجرد تسليم وثيقة التأمين إلى المؤمن له⁵⁵.

ثانياً: المؤمن له

المؤمن له ذلك الشخص الطبيعي أو المعنوي سواء كان خاضعاً لقواعد القانون العام أو الخاص، وغالباً ما يكون صاحب المصلحة في التأمين البحري، مالكا للسفينة أو البضاعة المنقولة، وهو الذي يتعاقد بنفسه مع المؤمن أي أنه يبرم العقد لصالحه و هو بذلك يكون المؤمن له و المستفيد في نفس الوقت، ويشترط لصحة التأمين أن يكون للمؤمن له مصلحة مباشرة أو غير مباشرة في عدم تحقق الخطر و المحافظة على الشيء المؤمن عليه، كما جاء في المادة 93 من الأمر 95-07 بنصها " يمكن لكل شخص له فائدة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو اجتناب وقوع خطر أن يؤمنه بما في ذلك الفائدة المرجوة"، ومن ذلك يتبين لنا أن الأصل في التعاقد هو المصلحة التي تجمع بين المتعاقدين، و المؤمن له كما أشرنا سابقاً قد يعقد التأمين بنفسه أو عن طريق نائب يمثله سواء كان هذا النائب نائباً قانونياً كالولي أو الوصي، أو إتفاقياً كالسمسار الذي يمارس التأمين لحسابه أو لغيره، وهو إما شخصاً طبيعياً أو معنوياً، ويعتبر وكيلاً بالنسبة للمؤمن له و يتوسط طالبي التأمين و شركات التأمين و يكون مسؤولاً تجاههم، والسمسار لا يمكنه ممارسة نشاطه لتغطية تبعاته المالية التي تتعرض لها مسؤولياته المهنية دون أن يكتتب

⁵⁵ إبراهيم أبو النجا، التأمين في القانون الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الثانية 1992، ص159-160. كذلك راجع الدكتور عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الجزء السابع،

تأميناً، وقد أشارت إلى ذلك مقتضيات المواد 258، 260، 261 من الأمر 95-07 على التوالي :

« المادة 258: سمسار التأمين شخص طبيعي أو معنوي يمارس لحسابه الخاص مهنة التوسط بين طالبي التأمين و شركات التأمين بغرض إكتتاب عقد التأمين ، ويعد سمسار التأمين وكيلا للمؤمن له و مسؤولاً تجاهه.

« المادة 260: فضلا عن الشروط المنصوص عليها في المادة 258 كالأتي أعلاه ، لا يمكن لسمسار التأمين أن يمارس نشاطه إلا بعد الحصول على اعتماد تسلمه له إدارة الرقابة.

« المادة 261: يجب على كل سمسار للتأمين أن يكتتب تأميناً لتغطية التبعات المالية التي قد تتعرض لها مسؤوليته المدنية المهنية.

ثالثاً : المستفيد :

المستفيد هو الشخص غير المؤمن له، و أبرز صورة لمصلحة الغير، كما هو الشأن في الحالة التي يبيع فيها الشاحن البضاعة المنقولة أثناء رحلتها إلى ميناء الوصول، ويعتبر التأمين من الناحية القانونية من قبيل الاشتراط لمصلحة الغير، و يعرف بالتأمين لحساب من يثبت له الحق فيه، وقد نصت عليه المادة 94 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، ومن أمثله العملية التأمين الذي يعقده الناقل على البضائع التي ينقلها لمصلحة أصحابها، و المستفيد قد يتم تعيينه بالاسم أو بالصفة وتبعاً لإرادة المؤمن له المنفردة، و إذا قبل هذا التعيين، فلا يجوز للمؤمن له الرجوع فيه عملاً بالقاعدة العامة المنصوص عليها في المادة 84 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، حيث يصبح المستفيد معيناً قطعياً بمجرد موافقته الصريحة أو الضمنية، غير انه يجوز للمؤمن له الرجوع عن التعيين إذا قبل المستفيد بذلك⁵⁶.

⁵⁶ ينظر المادة 84 من الأمر 95-07

و نظرا للطبيعة الخاصة لعقد التأمين البحري فإن الرضا فيه من الناحية العملية يمر بعدة مراحل حتى يتم التوصل إلى تلاقي الإيجاب و القبول بين الطرفين، و هذا أمر تقتضيه طبيعة عقد التأمين الذي يحتاج في الواقع إلى فترة من الزمن ليطلع فيها المؤمن له على شروط التأمين التي يعرضها المؤمن، وكما يحتاج المؤمن أيضا إلى وقت من الزمن تمكنه من دراسة جميع البيانات التي يقدمها المؤمن له عن المخاطر التي ستكون محلا للتأمين، وتتمثل هذه المراحل في:

1. طلب التأمين:

هي وثيقة يعدها المؤمن مسبقا ويقوم المؤمن له بملئها، بحيث تحتوي على معلومات عنه وعن نوع الخطر و غيرها من البيانات، وهذه الوثيقة ليست لها أية قوة إلزامية فيمكن قبولها أو رفضها، وهي تعد مجرد وسيلة استعلام يسترشد بها المؤمن وقد بينت المادة 08 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات عدم ترتيب هذه الورقة لأي التزام على الطرفين.

2. مذكرة التغطية المؤقتة.

هي وثيقة مؤقتة تسلم للمؤمن له في انتظار العقد النهائي لتغطية الخطر، وإذا حررت الوثيقة النهائية يسري العقد من تاريخ توقيع مذكرة التغطية المؤقتة و ليس من تاريخ التوقيع على عقد التأمين و لا يشترط شكل خاص في هذه المذكرة فيكفي وجود توقيع المؤمن عليه و البيانات و العناصر الأساسية و التي تتمثل أصلا في ذكر الأطراف، مبلغ التأمين، القسط، مدة التغطية، بدايتها و نهايتها و تاريخ السريان⁵⁷.

3. وثيقة التأمين la police d'assurance:

وهي الورقة النهائية التي يحررها المؤمن و التي تثبت وجود عقد التأمين. و قد جرى العمل على إعداد نماذج مطبوعة يفرغ فيها عقد التأمين من طرف شركات التأمين

⁵⁷ جديدي معراج ، المرجع السابق، ص65.

تتضمن الشروط العامة المألوفة لكل أنواع التأمين و يضاف إلى بعض أنواع التأمين شروط أخرى خاصة تتعلق بطبيعة التأمين و نوع المخاطر حتى يكون لوثيقة التأمين أثر قانوني يجب أن تتوفر على البيانات الواردة في المادة 98 من الأمر 07-95⁵⁸.

ونجد وثيقة التأمين على عدة أنواع، حسب الشيء المؤمن عليه، كوثيقة التأمين على السفن، ووثيقة التأمين على البضائع و كل نوع من هذه الوثائق يخضع لشروط معينة ضف إلى ذلك وثيقة التأمين المفتوحة التي نصت عليها المادة 139 من الأمر 07-95⁵⁹، تعتبر وثيقة تأمين على البضائع إلى جانب وثيقة تأمين سفرية لرحلة واحدة، ويقصد بوثيقة التأمين العائمة أو وثيقة الاشتراك تلك الوثيقة التي يتفق طرفا التأمين على أن يغطي المؤمن كل ما سي شحنه المستأمن أو يصل إليه من بضائع خلال مدة معينة، وسميت كذلك لأن الأشياء المؤمن عليها غير معنية في وثيقة التأمين، كما أن المستأمن يلتزم بدفع قسط دوري يخضع تحديد مقداره لمقدار البضائع التي تشحن، ويلتزم بأن يقدم إخطار للمؤمن عن كل جزء يتم شحنه من البضاعة⁶⁰.

4. ملحق التأمين:

هو اتفاق إضافي يبرم بين أطراف العقد الأصلي، ويتضمن شروطا جديدة تقضي بتعديل مضمون العقد الأول بالزيادة أو النقصان، وهذا نظرا لظروف قد استجدت بعد

⁵⁸ تنص المادة على البيانات التالية " تاريخ ومكان الاكتتاب ' اسم الأطراف المتعاقدة و مقر إقامتها مع الإشارة عند الاقتضاء، إلى أن مكتب التأمين يتصرف لحساب مستفيد معين أو لحساب من سيكون له الحق فيه ، اسم الأطراف المتعاقدة و مقر إقامتها مع الإشارة عند الاقتضاء، إلى أن مكتب التأمين يتصرف لحساب مستفيد معين أو لحساب من سيكون له الحق فيه، الشيء أو المنفعة المؤمن عليها، الأخطار المؤمن عليها و الأخطار المستبعدة ، الأخطار المؤمن عليها و الأخطار المستبعدة، مكان الأخطار، مدة الأخطار المؤمن عليها، المبلغ المؤمن عليه، مبلغ قسط التأمين الشرط الأدنى أو لحامله إذا تم الاتفاق عليه، توقيع الطرفين المتعاقدين.

⁵⁹ المادة 139 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات

⁶⁰ عباس حلمي القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، 1983، ص 44.

إبرام العقد ولم تكن في الحسبان، وقد يكون ذلك في شكل اتفاق بين الطرفين على إجراء تعديل في القسط أو في مبلغ التأمين و في مثل هذه الحالات جرى العمل على أن يحرر الطرفان ملحقاً يضاف إلى العقد الأصلي و يخضع هذا الملحق مهما كانت الدواعي للشروط التي يخضع لها العقد الأصلي⁶¹، وما تجدر الإشارة إليه أن الكتابة المطلوبة في عقد التأمين البحري هي مجرد شرط للإثبات يجوز الاتفاق على خلافها في بعض القوانين المقارنة كالتقنين الفرنسي، بينما لا يجوز ذلك في القانون الجزائري ، بالإضافة إلى ذلك يشكل الخطر العنصر الأساسي و الجوهري في التأمين، وهو الذي يضي على العملية سيمتها الخاصة بها و المميزة لها، إذ أنه يمثل محل التزام كل من المؤمن و المؤمن له فالمؤمن له يلتزم بدفع أقساط التأمين ليؤمن على نفسه من المخاطر. والمؤمن يلتزم بدفع مبلغ التأمين لتأمين المؤمن له من الخطر⁶²، الأمر الذي يستلزم التطرق إلى تحديد معنى الخطر محل التأمين البحري ثم إلى الشروط الخاصة بالخطر محل التأمين البحري.

الفرع الثاني : الخطر محل التأمين البحري:

اعتباراً لعنصر الخطر في التأمين، فقد تعددت التعاريف بشأنه و اختلفت الزوايا التي ينظر منها إلى الموضوع، إلا أننا سوف نركز على التعاريف التي تشمل العناصر الأساسية للخطر محل عقد التأمين بصفة عامة و عقد التأمين البحري بصفة خاصة . فقد عرف الخطر " بأنه الحادث المستقبلي المحتمل الوقوع الذي ينبغي ألا تكون لإرادة الأطراف دخل في وقوعه"⁶³، كما عرف بأنه " حادث غير محقق الوقوع، لا يتوقف في حدوثه على محض إرادة أحد طرفيه، لاسيما المؤمن له، ومن الجائز قانوناً التأمين عليه من طرف المؤمن له الذي يقبل ضمان نتائج وقوعه"⁶⁴، وترجح الكفة لهذا التعريف

⁶¹ جديدي معراج المرجع السابق، ص 64.

⁶² عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 1218.

⁶³ جديدي معراج، المرجع السابق، ص 40.

⁶⁴ علي بن غانم، المرجع السابق، ص 213.

الأخير كونه يجمع بين جميع الشروط و الخصائص العامة للخطر، و التي اتفق الفقهاء على وجوب اشتغال الخطر عليها ليصح كمحل لعقد التأمين و هي ثلاثة شروط:

« يجب أن يكون الخطر محتمل الوقوع.

« ألا يتوقف الخطر على محض إرادة أحد طرفي العقد.

« ألا يكون الخطر مخالفا للنظام العام .

أولا : طبيعة الخطر محل عقد التأمين البحري:

لقد أجمعت معظم التعريفات التي أعطيت للخطر محل عقد التأمين البحري على طابعه البحري وذلك رغم امتداد التأمين البحري إلى أخطار غير بحرية أصلا و هذا ما سوف نتطرق إليه ، ما يميز التأمين البحري عن غيره من أنواع التأمينات الأخرى هو طبيعة محل التأمين ذاته، أي سبب الضرر، وليس طبيعة الضرر أو الأموال التي يصيبها، فالتأمين البحري هو الذي يغطي الخطر البحري⁶⁵، وفي هذا الصدد نصت المادة 92 من الأمر 07-95 السالف الذكر على: " تطبق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأي عملية نقل بحري.

غير أن تأمين الأخطار المرتبطة بملاحة النزهة يبقى خاضعا لأحكام الباب الأول المتعلقة بالتأمينات البرية " و بهذا يكون المشرع الجزائري قد أكد على الطابع البحري للخطر محل التأمين البحري، كما ألحق الأخطار المتعلقة بملاحة النزهة بالتأمينات البرية و استبعدها من مجال التأمين البحري، ويلاحظ أن التأمين يكتسب الطابع البحري لمجرد انه يرد على منشأة لها الوصف القانوني للسفينة⁶⁶، و في هذا الصدد يتفق الفقه و القضاء بأن السفينة هي كل منشأة عائمة تقوم بالملاحة البحرية، أو تخصص للقيام بمثل هذه الملاحة ، أما التأمين على البضائع فلا يكون له الطابع البحري إلا إذا كانت البضائع محلا

⁶⁵ محمود سمير الشرفاوي، المرجع السابق، ص 65.

⁶⁶ المادة 13 من القانون البحري التي عرفت السفينة بأنها: كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة و إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة "

لنقل بحري رئيسي⁶⁷ ، وبناء على ما تقدم يمكننا إعطاء بعض التعريفات للخطر البحري كالاتي:

يرى الدكتور محمود سمير الشرقاوي أن اصطلاح الخطر البحري يستعمل للدلالة على معنيين:

الأول يقصد به أخطار البحر، وهي الأخطار الناشئة مباشرة عن البحر و منها خطر الغرق، والثاني يقصد به الأخطار البحرية الأخرى التي تحدث للأشياء المؤمن عليها أثناء وجودها في البحر و لو لم تكن ناشئة مباشرة عن البحر كالحريق⁶⁸ ، كما عرفه الدكتور مصطفى كمال طه " بأنه الحادث القهري أو الفجائي الذي يحتمل وقوعه للشيء المؤمن عليه خلال رحلة بحرية " ⁶⁹ .

فكل ما يعترض الرحلة البحرية من أخطار بحرية سواء الأخطار التي يحدثها البحر كالجنوح أو الغرق أو الأخطار التي تحدث على البحر و لو لم تكن ناشئة عنه مباشرة كالتصادم و الحريق، و على هذا فالأخطار التي لا تحدث في البحر خلال رحلة بحرية، لا تعد أخطارا بحرية، أما المشرع الجزائري فلم يعرف الخطر البحري و إنما اعتمد معيارا واسعا لتحديد الخطر محل التأمين البحري في المادة 92 السالفة الذكر من الأمر 95-07، إذ عرف عقد التأمين البحري بالأخطار التي تكون محل الضمان في هذا العقد، و عرف في نفس الوقت هذه الأخطار بكل خطر يكون ناتجا من عملية نقل بحري⁷⁰ ، وعلى ذلك فإن المؤمن يضمن كل ضرر ناتج بمناسبة القيام بعملية نقل بحري، و لم يحدد المشرع الجزائري هذه العمليات لا على سبيل الحصر و لا على سبيل المثال، لذلك فيكفي أن تتعلق بالنقل البحري حتى تضي عليها الصفة البحرية، فيدخل في مفهوم عملية النقل

⁶⁷ مصطفى كمال طه التأمين البحري، الضمان البحري الدار الجامعية بيروت لبنان، طبعة 1992، ص 83 ص 90.

⁶⁸ ينظر سمير الشرقاوي، المرجع السابق ص 125 .

⁶⁹ مصطفى كمال طه التأمين البحري، المرجع السابق ص 89.

⁷⁰ ينظر علي بن غانم، المرجع السابق، ص 252.

البحري حتى الشحن أو التفريغ أو الإسعاف، وعليه إن لم تحدد الأخطار المضمونة نتائجها من المؤمن، و المستبعدة من عقد التأمين بدقة في حدود ما يسمح القانون بضمانه فإنه يقع على القاضي تحديد نطاق عملية النقل البحري و ما يدخل ضمنها من أخطار، وإذا كانت خصوصية النظام القانوني لعقد التأمين البحري تقتضي أن لا يضمن المؤمن إلا الأخطار البحرية التي تقع أثناء الملاحة البحرية، فإن المشرع الجزائري قد وسع من نطاق الضمان ليشمل الأخطار البرية أو الجوية أو النهرية عندما تكون تابعة لنقل بحري أصلي، وهو ما ورد في المادة 136 من الأمر 95-07 السالف الذكر، بحيث أنه يجوز بناء على نص صريح في وثيقة التأمين الاتفاق على أن يمتد التأمين البحري إلى أخطار برية بشرط أن تكون تابعة للرحلة البحرية، فيجوز الاتفاق على ضمان الأخطار التي تصيب السفينة أثناء وجودها في حوض من أجل إصلاحها، كذلك يجوز الاتفاق في وثيقة التأمين على ضمان الأخطار التي تلحق بالضائع أثناء نقل بري أو جوي أو نهري تابع لرحلة بحرية.

وهناك شروط تتعلق بالظروف التي يجب أن تتوفر في الخطر حتى يكون صالحا

للضمان⁷¹، و تتمثل في ما يلي:

1. ضرورة التعرض للخطر:

لا يكفي لقيام عقد التأمين أن يوجد الخطر بل يجب أن يكون الشيء المؤمن عليه معرضا لهذا الخطر، و يحصل أحيانا أن يكون الشيء المؤمن عليه معرضا فعلا للخطر وقت إبرام العقد، كما لو أن عقد التأمين أبرم بعد بدء السفر (في التأمين على السفينة)، ولكن الغالب أن يبرم التأمين توقعا لخطر مستقبل و قبل التعرض له، أما إذا لم يتعرض الشيء المؤمن عليه للخطر كان التأمين باطلا لإنتفاء المحل، و قد نصت المادة 99 من الأمر 95-07 على أنه " لا يترتب على التأمين أي أثر إذا لم يبدأ حدوث الأخطار خلال شهرين من إبرام العقد أو من التاريخ المحدد لبدء أثر الأخطار، إلا إذا وقع الإتفاق على

⁷¹ علي بن غانم، المرجع السابق، ص 258 - 259.

مدة جديدة. ولا يطبق هذا الأجل على وثائق الاشتراك في التأمين إلا بالنسبة للنفقة الأولى. وتتمثل النفقة الأولى في مفهوم هذا القانون في الإجراء الأول الذي يعطي المؤمن له بموجبه مفعولا لوثيقة الإشتراك" ، وفي إطار تطبيق هذا الحكم نصت الوثيقة الجزائية للتأمين على السفن في فقرتها الثانية من المادة 17 على أنه " لا ينتج العقد أي أثر بعد شهرين من اكتتابه لأي تأمين، لا تبدأ الأخطار في هذا الأجل إلا إذا اتفق صراحة على أجل آخر " ⁷² ، وقول المشرع لا ينتج أي أثر يعني أنه في حالة عدم بدء الأخطار يكون العقد مفسوخا لا باطلا لأنه أثناء انعقاده توفرت جميع شروط صحته ووقع خلل فيما بعد في تنفيذه. و يمكن أن ينتج الخطر من كونه قد تحقق أو أستبعد تحققه عند إبرام العقد كما هو الحال إذا اتضح أن الشيء المؤمن عليه قد أصابته الكارثة أو وصل إلى المكان المقصود في لحظة إبرام عقد التأمين لضمانه، و الأثر المترتب عن هذه الحالة هو بطلان التأمين لانقضاء المحل الذي هو الخطر و الذي لم يعد ممكنا و لا محتملا ⁷³.

وبخلاف غالبية القوانين البحرية المقارنة التي أجازت التأمين على خطر تحقق قبل التأمين عليه أو استبعاد تحققه بوصول الأشياء المؤمن عليها سالمة ما دام أن المتعاقدين لا يعلمان بذلك فإن المشرع الجزائري إعتبر التأمين في هذه الحالة باطلا و هذا ما يتضح من المادة 100 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات ⁷⁴ و هو بذلك قد حرم التأمين على الخطر الظني.

2. نطاق الضمان:

لا يسأل المؤمن عن الخطر إلا إذا تحقق في الزمان والمكان اللذين يغطيها عقد التأمين، فإذا وقع الحادث خارج هذا النطاق كان المؤمن غير مسؤول عنه، ومن ثمة يلزم تحديد الزمان و المكان اللذين يسري فيهما عقد التأمين، ويحدد عقد التأمين الزمن الذي

⁷² حسب رأي الأستاذ علي بن غانم، فإن أجل الشهرين لا يعتبر من النظام العام لأن المادة 99 لم ترد ضمن المواد

التي اعتبرت من النظام العام لمزيد من التوضيح يراجع مؤلفه السابق ذكره من ص 261 إلى 262.

⁷³ Pierre lureau : les assurances Maritimes, encyclopédie commercial 1972 , P10

⁷⁴ ينظر المادة 100 من الأمر 95-07 المذكور سالفًا.

يسأل فيه المؤمن عن الأخطار و الحوادث التي تقع للشيء المؤمن عليه، ففي التأمين بالرحلة يضمن المؤمن المخاطر الواقعة للشيء المؤمن عليه خلال الرحلة المؤمن عليها، فإذا تعلق الأمر بالتأمين على السفينة يسري الضمان من وقت تحركها حتى رسوها في المكان المقصود إذا كانت فارغة من البضائع أما إذا كانت مشحونة بها فإن ضمان المؤمن يسري منذ البدء في شحن البضائع إلى نهاية التفريغ على أن لا يتجاوز 15 يوم من وصول السفينة إلى الميناء المقصود⁷⁵، أما إذا تعلق الأمر بالتأمين على البضائع بالرحلة فإن الضمان يسري من نقطة الخروج من المخزن في أقصى نقطة من الإرسال إلى لحظة دخولها في مخزن المرسل إليه في مكان الوصول المعين في أمر تأمين الرحلة، ويدعى هذا الشرط " من المخزن إلى المخزن" وهو ما أكدته المادة 136 من الأمر 95-07⁷⁶، أما في حالة التأمين لأجل محدد، فإن المؤمن يضمن السفينة أثناء سفرها أو تركيبها أو رسوها في إحدى الموانئ أو في مكان مائي أو جاف في الآجال المحددة في العقد و يغطي التأمين اليوم الأول و الأخير من الأجل المذكور⁷⁷، إلا أن وثائق التأمين في بعض الحالات تنص أنه إذا انتهت مدة التأمين المحددة في العقد خلال الرحلة التي تقوم بها السفينة بالرحلة فإن التأمين يمتد حتى وصول السفينة إلى المكان المقصود مقابل قسط إضافي⁷⁸، وهو ما أجازته المادة 125 من الأمر المتعلق بالتأمينات بنصها: " يمكن للمؤمن و المؤمن له الإتفاق على تأمين وصول السفينة سالمة و وفق شروط يحددها في العقد".

ولا يضمن المؤمن إلا الأخطار التي تقع في المكان المحدد بالعقد، لذلك يجب على المؤمن له القيام بالرحلة المحددة بالعقد، فإذا حصل تغيير للرحلة المقررة بعد السفر فإن المؤمن له يكون قد غير في الأخطار التي أخذها المؤمن على عاتقه و من ثمة يكون

⁷⁵ ينظر المادة 123 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

⁷⁶ علي بن غانم، المرجع السابق، ص 277.

⁷⁷ ينظر المادة 124 من الأمر السالف الذكر.

⁷⁸ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 155.

المؤمن غير مسؤول عن المخاطر، وإذا كان تغيير الرحلة اضطرارياً فإن المخاطر تكون على عاتق المؤمن، وفي حالة تغيير الطريق أو الانحراف، لا يكون المؤمن مسؤولاً عن الأخطار التي تطرأ في غير الطريق المعتاد، وإذا طالب المؤمن له بمبلغ التأمين، وجب عليه إثبات تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر و الضرر الذي لحق به من جراء تحقق الخطر البحري المؤمن عليه، و إذا أثبت المؤمن له ذلك، افترض أن الخطر قد تحقق في الزمان و المكان اللذين يسري فيهما التأمين، لكن يجوز للمؤمن دحض هذه القرينة بإثبات أن الخطر لم يتحقق في ذلك الزمان و المكان، و الإثبات في هذه الحالة يتم بكافة وسائل الإثبات ذلك لأن المسألة هنا هي مسألة واقع.

الفرع الثالث : الآثار القانونية المترتبة على عقد التأمين البحري

نظراً إلى أن عقد التأمين من العقود الملزمة للجانبين فإنه ينشئ التزامات على عاتق كل من المؤمن و المؤمن له، و التي سوف نتناولها كآتي:

أولاً: إلتزامات المؤمن له

1. الإلتزام بدفع قسط التأمين:

القسط هو المقابل المالي الذي يلتزم المؤمن له بدفعه للمؤمن نظير تحمله الخطر و إلتزامه الاحتمالي بالتعويض⁷⁹، ويستحق بمجرد إبرام العقد بين الطرفين. و يترتب على عدم الوفاء بالقسط حق المؤمن في فسخ العقد، و غالباً ما تتضمن وثيقة التأمين شرطاً يقضي بوقف عقد التأمين إذا تخلف المؤمن له عن دفع القسط على أن يعود سريان التأمين في اليوم الموالي للوفاء به⁸⁰، و يتحدد قسط التأمين إما بمبلغ ثابت أو بنسبة مئوية من المبلغ المؤمن به مع مراعاة مدى احتمال تحقق الخطر المؤمن منه و مدى جسامته و طبيعة الشيء المؤمن عليه و مدة التأمين، و إذا لم يحدد القسط في عقد التأمين فيرجع

⁷⁹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 165 .

⁸⁰ عباس حلمي، المرجع السابق، ص 49.

إلى السعر الجاري في مكان إبرام العقد، وتتولى تحديد القسط هيئات فنية استنادا إلى الإحصائيات و الخبرة التي تكشف عن درجة تحقق الخطر و درجة جسامته، و إذا حدد لا يجوز تغييره⁸¹، أما عن مدى قابلية القسط للتجزئة، فإن محكمة النقض الفرنسية، رأت أنه إذا كان انقضاء التأمين ناشئا عن قوة قاهرة فلا يحق للمؤمن أن يتمسك بعدم قابلية القسط للتجزئة بل عليه أن يرد للمؤمن له القسط المقابل للمدة الباقية التي لا يتعرض فيها الشيء المؤمن عليه للخطر، و ذلك لأنه لو انقضى إلتزام المؤمن بالضمان قبل نهاية العقد لاستحالة التنفيذ و جب أن ينقضي تبعا إلتزام المؤمن له بدفع القسط المقابل للمدة الباقية نظرا للتقابل و الارتباط بين الإلتزامين، و إلا لأثري المؤمن من غير سبب على حساب المؤمن له، لكن يجوز للمتعاقدين الاتفاق على عدم تجزئة القسط و استحقاقه كاملا و لو انقضى العقد قبل نهاية المدة بقوة قاهرة و هذا ما يسمى بشرط القسط المستحق مهما كانت الحوادث (clause prime acquise a toute evenement)⁸²، ويتم الوفاء بالقسط وفقا للقواعد العامة التي تقضي بأن الدين مطلوب و ليس محمول لذلك فإنه يكون في مكان إقامة المؤمن له، لكن عمليا في الجزائر يتم الوفاء بالقسط في موطن المؤمن، أما عن زمان الوفاء بالقسط فإنه يخضع لإتفاق الطرفين وقت إبرام العقد، لكن عمليا في الجزائر يتم دفع القسط مقدما و هذا ليتمكن المؤمن من الحصول على الأموال التي تكفل له تغطية المخاطر، و عادة ما يدفع القسط بصفة دورية تحدد بمقتضى وحدة زمنية معينة وغالبا ما تكون لمدة سنة خاصة في العقود التي لم تتجدد دوريا، و تطبق في حالة عدم الوفاء بالقسط القواعد العامة المتعلقة بعدم الوفاء بالإلزام و التي تقضي بالرجوع إلى المادة 119 من القانون المدني⁸³، و بالتالي فإن المؤمن في هذه الحالة ملزم بتذكير المؤمن له بوجوب دفع القسط خلال الأيام الثمانية الموالية عن طريق رسالة مضمونة الوصول مع الإشعار

⁸¹ وائل أنور بندق، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، 2005، ص 39.

⁸² مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 494.

⁸³ جديدي معراج، الوجيز في قانون التأمين الجزائري، 2003، ص 62-63.

بالإستيلاء ، ويكون هذا الإيقاف أو الفسخ عديم الأثر بالنسبة للغير حسن النية الذي أصبح مستفيدا من التأمين قبل التبليغ بالإيقاف أو الفسخ⁸⁴.

2. الالتزام بالإدلاء بالبيانات المتعلقة بالخطر:

عقد التأمين البحري شأنه شأن باقي العقود الأخرى، فهو عقد يبنى على الأمان و حسن النية و الثقة المتبادلة بين الأطراف لذلك كان لزاما على المؤمن له أن يبذل العناية اللازمة للمحافظة على مصالح المؤمن و حقوقه، وهذا الالتزام الذي هو التزام قانوني لا يتولد عن العقد و إنما ينشأ بسببه⁸⁵، لذلك يجب على المؤمن أن يحدد الخطر تحديدا دقيقا و ذلك بإعطاء كل المعلومات التي من شأنها تسهيل عملية حصر الخطر و مدى جسامته، لأن عدم القيام بذلك يؤدي إلى عدم إمكانية تحديد مبلغ التعويض المستحق له بصورة واضحة وهذا ما قضت به المادة 108 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمين بنصها:

يترتب على المؤمن له:

- ✓ أن يقدم تصريحا صحيحا بجميع الظروف التي عرفها و التي تسمح للمؤمن بتقدير الخطر.
- ✓ أن يدفع القسط حسب الكيفيات المحددة في العقد.
- ✓ أن يصرح خلال عشرة أيام على الأكثر بعد اطلاعه أي تقاوم للخطر المضمون حصل أثناء العقد، ولقد جرى العمل على أن تلجأ شركات التأمين إلى الحصول على البيانات التي يجب على المؤمن له توضيحها عن طريق نماذج مطبوعة تتضمن أسئلة محددة يجب عليها هذا الأخير بوضوح.⁸⁵

⁸⁴ المادة: 111 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

⁸⁵ إبراهيم أبو النجا، التأمين في القانون الجزائري، الجزء الأول، الأحكام العامة طبقا لقانون التأمين الجديد ديوان المطبوعات الجامعية، ص 216.

⁸⁵ إبراهيم أبو النجا ، المرجع السابق، ص 216

إلا أنه يجب على المؤمن له إذا تبين له أن بيانا هاما يتعلق بظرف من شأنه التأثير في درجة احتمال الخطر أو في درجة جسامته و أغفله المؤمن أن يدلي به من تلقاء نفسه⁸⁶، ويقع هذا الالتزام على عاتق المؤمن له سواء عند إبرام العقد أو أثناء سريان العقد أو عند تحقق الخطر، و قد تضمنت المواد 109-110-113 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات جزاء الإخلال بهذا الالتزام، فإذا أخل المؤمن له بهذا الالتزام يستطيع المؤمن أن يطالبه بالزيادة في القسط، وإذا وقع حادث في تلك الأثناء يجوز له أن يخفض التعويض بمعدل القسط المدفوع بالنسبة إلى القسط المستحق فعلا، غير أنه يمكن للمؤمن أن يطالب بإبطال العقد إذا أثبت أنه لم يغط الخطر لو كان مطلعاً عليه عند اكتتاب وثيقة التأمين أو عند تقادم الخطر⁸⁷، و يترتب على كل تصريح غير صحيح يقدمه المؤمن له عن سوء نية بخصوص حادث ما سقوط التأمين، و يقع عبء الإثبات على عاتق المؤمن.

3. الإلتزام بالمحافظة على حقوق المؤمن و على حقوق الرجوع على الغير المسؤول:

يلتزم المؤمن له بالقيام بكل ما من شأنه المحافظة على مصالح المؤمن و حقوقه و يترتب على هذا الإلتزام عدة التزامات فرعية و هي:

- أن يلتزم المؤمن له بأن يمتنع عن أي عمل يؤدي إلى زيادة المخاطر أو تغييرها أثناء سريان التأمين.
- أن يلتزم المؤمن له بإخطار المؤمن بوقوع الحادث خلال ثلاثة أيام من ورود الخبر إليه و ذلك حتى يتمكن هذا الأخير من التحقق من طبيعة الخطر الذي وقع، فإذا تأخر المؤمن له عن الإخطار جاز للمؤمن طلب التعويض عما لحقه من ضرر بسبب التأخير.

⁸⁶ المواد 109-110-113 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات.

- أن يلتزم بتخفيف آثار الحادث، فإذا غرقت السفينة أو جنحت أو انكسرت، فإنه يجب على المؤمن له أن يبذل جهده لإنقاذ الأشياء التي غرقت⁸⁸.

أما الالتزام بالمحافظة على حقوق الرجوع على الغير المسؤول فيقتضي حلول المؤمن مكان المؤمن له في دعواه و حقوقه تجاه الغير المسؤول عن الحادث ولذلك فإن المؤمن له ملزم باتخاذ إجراءات مناسبة للحفاظ على حقوقه تجاه الغير المسؤول حتى يتسنى للمؤمن الحلول محله⁸⁹.

ثانياً: التزامات المؤمن.

1. دفع تعويض التأمين:

يلتزم المؤمن بتعويض المستأمن عما يلحقه من ضرر من جراء تحقق أحد الأخطار التي يضمن نتائجها، و يختلف تعويض التأمين عن مبلغ التأمين إذ يجب أن يقتصر الأول على حدود الضرر الذي يلحق المستأمن، بينما يمثل مبلغ التأمين الحد الأقصى للالتزام المؤمن⁹⁰، بمعنى أنه يجب أن يقتصر مبلغ التعويض على مبلغ التأمين في حدود الضرر الذي يلحق المؤمن له سواء كان خاصاً أو مشتركاً أو خسارة تقديرية، فإذا كانت مصروفات فان المؤمن يلتزم بتغطيتها في حدود مبلغ التأمين سواء ما تعلق منها بالسفينة أو البضاعة، وفي هذه الحالة تطبق قاعدة النسبية إذا لم يصل الضرر إلى حد الهلاك الكلي للشيء المؤمن عليه لأنه في هذه الحالة الأخيرة يطالب المؤمن له بقيمة الشيء المؤمن عليه (السفينة أو البضاعة) المقدرة في الوثيقة وفي حدود مبلغ التأمين⁹¹.

2. إلتزام المؤمن بتكوين احتياطي حسابي لصالح المؤمن له:

⁸⁸ - عباس حلمي، القانون البحري، المرجع السابق، ص50.

⁸⁹ ينظر المادة 118 من الأمر المتعلق بالتأمينات.

⁹⁰ ينظر المادة 132 من الأمر المتعلق بالتأمينات.

⁹¹ عباس حلمي، القانون البحري، المرجع السابق ص50.

يلتزم المؤمن بتكوين احتياطي حسابي لصالح المؤمن له، وهذا ما يعرف بعنصر الادخار في بعض صور التأمين ذلك لأن قسط التأمين الذي يلتزم المؤمن بدفعه في فترات دورية يتزايد حجمه وتتضخم فوائده وهذا التجمع يدعى بالاحتياط الحسابي الذي يعرف في القانون الجزائري بالرصيد الحسابي، وقد عرفت المادة 74 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات الرصيد الحسابي بنصها: "إن الرصيد الحسابي هو الفرق بين القيم الحالية للالتزامات التي يتعهد بها كل من المؤمن والمؤمن له".

3. تخفيض التأمين:

يقصد به استبدال وثيقة التأمين الأصلية بوثيقة تأمين أخرى يكون القسط فيها هو الاحتياطي الحسابي ويكون مبلغ التأمين هو المقابل لهذا القسط، وعلى هذا الأساس فإنه من حق المؤمن له الحصول على وثيقة للتأمين تحل محل الوثيقة الأصلية التي يمكن أن يخفض فيها مبلغ التأمين بما يتناسب مع القسط المدفوع في شكل احتياطي مدفوع وإذا تم الاتفاق على دفع مقابل وحيد لجزء من التأمين فإنه يبقى ساري المفعول رغم عدم دفع الأقساط الفورية وهذا ما نصت عليه المادة 85 من الأمر 95-07⁹²، ولكي يكون الحق ثابتا للمؤمن في تخفيض التأمين يجب أن يتوفر شرطين وهما:

✓ أن يكون للمؤمن له عنصر الادخار وألا تخلف عنصر وجود الاحتياطي

الحسابي إذ أن هذا الأخير متوقف على الأول.

✓ دفع عدد كافي من الأقساط لتكوين احتياطي حسابي لأنه لا يسمح بإجراء

التخفيض دون وجود الرصيد الحسابي.

ويستفاد من الفقرة الثانية للمادة 84 من الأمر 97-07 أنه يشترط لجواز التخفيض

أن تكون الأقساط المستحقة عن السنتين الأوليتين مدفوعة خلافا لبعض التشريعات⁹³،

ومن خلال ما تم معالجته في الفصل الأول يتبين لنا أن عقد التأمين البحري يتميز

⁹² المادة 85 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

⁹³ ينظر إلى المادة 84 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

بخصائص و مميزات كثيرة تجعله مستقلا عن بقية عقود التأمين الأخرى، كما أنه يتطلب لانعقاده توافر أركان معينة تتمثل في ركن الرضا و الذي يمر بعدة مراحل حتى يكتمل، أما الكتابة فإنها للإثبات فقط، و ركن المحل و هو أهم عنصر في العقد، إضافة إلى ركن السبب و المتمثل في المصلحة المؤمن عليها، فإذا اكتملت كل هذه الأركان رتب العقد كل آثاره القانونية. لكن قد تطرأ أسباب تؤدي إلى انقضاء عقد التأمين البحري، كما قد تنشأ عنه نزاعات تتطلب حلها.

الفصل الثاني: دعوى التعويض في مسؤولية الناقل البحري للمسافرين

قد يتولى مالك السفينة أو مستأجرها استغلالها في نقل الأشخاص أو المسافرين بموجب نقل بحري للأشخاص يكون محله التغيير المكاني للمسافر و ليس وضع السفينة أو جزء منها تحت تصرف هذه الأخيرة حيث أن التعاقد بين الناقل و المسافر يتم على أساس السفر على سفينة معينة و في غرفة معينة، و في ذلك لأن هذا التحديد لا يعدو كونه تحديداً لكيفية تنفيذ العقد الذي يظل عقد نقل يلتزم بموجبه الناقل بنقل المسافر بطريق البحر و أن يقوم على خدمته أثناء هذا النقل دون أن يتضمن أي التزام بوقع سفينة معينة أو جزء منها تحت تصرف المسافر⁹⁴، تبدو مسؤولية الناقل البحري للأشخاص و أمتعتهم من الأهمية سواء بالنسبة للناقل البحري المسئول الأول عن عملية النقل من لحظة قيام السفينة حتى وصولها إلى ميناء الوصول فهو ملتزم بضمان سلامة الراكب وحقوقه عند وقوع حادث يؤدي إلى وفاته أو إصابته ،

فتم تناول عقد نقل الأشخاص بحرا في القانون البحري الجزائري و اتفاقية أثينا الخاصة بمسؤولية الناقل البحري للركاب سنة 1974 و يتعلق بنقل شخص عن طريق البحر بمقابل مع نقل الأمتعة المتعلقة بالراكب سواء كانت مسجلة أو غير مسجلة أو مودعة من خلال معرفة شروط عقد نقل الأشخاص وهو أن يكون مكتوباً، فيتميز عقد نقل الأشخاص بخصائص فهو من عقود الاعتبار عقد رضائي فوري ملزم للجانبين تجاري يقوم على الاعتبار الشخصي، عقد من عقود القانون الخاص ، كذلك عقد إذعان⁹⁵، أما طبيعته القانونية فهو عقد مقاوله ولا يثبت إلا بالكتابة ، وهناك كذلك التزامات و مسؤوليات تقع على عاتق

⁹⁴ براهيمى فضيلة ، دعوى التعويض الناشئة عن الرحلات البحرية، مذكرة ماستر ، تخصص الشركات التجارية ،

جامعة ورقلة ، السنة الجامعية 2015/2016

⁹⁵ سامح خيرى محمد الرزاز، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص و أمتعتهم ، دراسة في قانون التجارة المصري ،

رسالة ماجستير في تكنولوجيا النقل البحري ، كلية النقل البحري و التكنولوجيا قسم الدراسات العليا البحرية

الإسكندرية، مصر، السنة 2008

الناقل وهي توصيل الراكب إلى مكان الوصول مع توفير له كافة وسائل الراحة و الأمان وفي مقابل ذلك يقع على الراكب التزام بدفع الأجرة واتباع التعليمات الصادرة من الناقل.

المبحث الأول : الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري للأشخاص.

إعتبر المشرع الجزائري مسؤولية الناقل البحري للمسافرين مسؤولية عقدية تقوم عند تخلف الناقل عن تنفيذ التزامه الأساسي في عقد النقل وهو توصيل المسافر و أمتعته بسلامة إلى ميناء الوصول، وهو ما نصت عليه أحكام القانون البحري في العديد من المواد أبرزها المادة 842 وما بعدها منه، و التي تأسس لمسؤولية الناقل البحري للمسافرين وتفرد لها أحكام خاصة مميزة عن القواعد العامة للمسؤولية العقدية سواء من حيث أثبات الخطأ أو حالات المسؤولية أو الإعفاء منها، وهذا ما أشارت إليه كذلك نص المادة 64 من القانون التجاري الجزائري.⁹⁶ وكذا المادة 843 القانون البحري الجزائري⁹⁷، فالمشرع جعل في المواد من 842 إلى 847 من القانون البحري ، من مسؤولية الناقل البحري للمسافرين مسؤولية مفترضة بحيث لا يحتاج المتضرر لا تبات الضرر بل يفترض خطأ الناقل وعلاقة السببية بين الخطأ و الضرر و لا يبقى للناقل سوى أن يثبت السبب الأجنبي الذي أدى إلى وقوع الضرر حتى يعفى من المسؤولية، واستبعدت المادة 850 من القانون البحري من نطاق مسؤولية الناقل البحري للأشخاص الواردة في القانون نفسه نوعين من النقل، فالنقل المجاني لا تسري عليه أحكام المسؤولية بالنسبة للناقل البحري للمسافرين و أما النقل الثاني المستثنى من أحكام مسؤولية الناقل البحري للمسافرين فهو النقل دون تذكرة السفر و الغالب أن يلجأ إلى هذا النقل المسافرين خفية الذين يتسللون خلسة إلى السفينة بقصد السفر دون دفع أجرة، و ترجع العلة في

⁹⁶ المادة 64 ق ت ج "تترتب مسؤولية الناقل إزاء المسافر ابتداء من تكفل به"

⁹⁷ نص المادة "يفترض خطأ أو إهمال الناقل أو مندوبيه و المشار إليهما في المادة السابقة ، إلا إذا تبث العكس ، وكانت الوفاة أو الإصابات الجسمانية للراكب أو الخسائر أو الأضرار التي لحقت بأمتعة الحجرة مسببة من جراء غرق أو اصطدام أو جنوح أو انفجار أو حريق أو أي شيء له علاقة بإحدى هذه الحوادث"

استبعاد هذا النوع من النقل، أنه نقل بدون عقد نقل⁹⁸ وبالتالي لا تسري عليه الأحكام القانونية المنظمة لهذا العقد بما فيها تلك المتعلقة بالمسؤولية.

أما عن النطاق الزمني الذي تقوم فيه مسؤولية الناقل البحري للمسافرين، فهي تتحقق عن كل الأخطاء التي يرتكبها الناقل أو تابعوه، وعن كل الأضرار التي تلحق المسافرين و أمتعته متى عجز الناقل عن إثبات قيامه بالعناية اللازمة لتفادي وقوع تلك الأضرار شريطة أن تقع تلك الأخطاء أو تنتج تلك الأضرار خلال فترة سريان عقد النقل البحري للمسافرين، والمشرع الجزائري حدد صراحة و بما لا يترك بابا للاجتهاد المجال الزمني لعقد النقل البحري لمسافرين في نص المادة 823 من القانون البحري، أما وبحسب أحكام المادة المذكورة فيسري هذا العقد بالنسبة للمسافر و أمتعة الحجرة خلال المدة التي يكون فيها المسافر على متن السفينة أو خلال عملية التحميل أو التفريغ و كذلك خلال المدة التي يتم فيه نقل المسافر و أمتعته من الرصيف إلى السفينة أو بالعكس، إذا كانت أجرة هذا النقل ضمن ثمن البطاقة أو إذا كانت السفينة المستعملة لهذا النقل الملحق قد وضعت تحت تصرف المسافر من قبل الناقل⁹⁹، إلا أن المشرع الجزائري و في نفس المادة يستثني الوقت الذي يكون فيه المسافر في المحطة البحرية أو على الرصيف أو الأمتعة الخاصة بالميناء من مدة النقل إلا بالنسبة لأمتعة الحجرة عندما تودع هذه الأمتعة تحت تصرف حراسة الناقل، و أما بالنسبة لأمتعة العنبر و السيارات فعقد السفر يسي عليها في المدة الداخلة ما بين الوقت الذي سلمت فيه للناقل أو إلى مندوبه في البر أو على متن السفينة و الوقت الذي تم فيه إرجاعها من طرف الناقل أو مندوبيه.

وقد أحسن المشرع الجزائري حين سعى إلى تحديد المدة الزمنية التي يغطيها عقد السفر بما يفيد في تحديد النطاق الزمني الذي تقوم فيه المسؤولية العقدية للناقل سواء عما

⁹⁸ محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1995، ص209

⁹⁹ أسهلة عبد الرحيم، ماهية عقد النقل البحري وحدود مسؤولية الناقل فيه، مجلة المحامي، العدد الثاني، منظمة

المحامين لسبيدي بلعباس، ص28، سنة 2017

يلحق المسافر من أضرار، أو أمتعة الحجرة أو الأمتعة بالعنبر والسيارات، بحسب الحالة كما ذكرت في الفقرتين (أ) و (ب) من المادة 823 المذكورة آنفاً¹⁰⁰، و سنتطرق لذلك في هذا المبحث ومن خلال مطلبين، المطلب الأول سيكون مخصصاً لحالات قيام مسؤولية الناقل البحري للمسافرين صورته وحدوده والمطلب الثاني يكون مخصصاً للخطأ و الضرر في مسؤولية الناقل البحري للمسافرين باعتبارهما عنصران مهمين لقيام مسؤولية الناقل البحري .

المطلب الأول: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري للأشخاص.

وضع المشرع الجزائري أسساً قانونية لحالات مسؤولية الناقل البحري للمسافرين وحدد نطاقاً زمنياً لقيام هذه المسؤولية العقدية اتجاه المسافر، و عدد صور قيامها ويمكن حصر صور هذه المسؤولية في ما يلي :

الفرع الأول: صور مسؤولية الناقل البحري للمسافرين.

تتنفق معظم التشريعات البحرية الوطنية، و الاتفاقيات الدولية المنظمة لموضوع النقل البحري للمسافرين على تحديد حالات قيام مسؤولية الناقل البحري للمسافرين، و هو ما ذهب إليه المشرع الجزائري في نص المادة 824¹⁰¹ من القانون البحري الجزائري و التي تحصر صور هذه المسؤولية في الحالات التالية:

أولاً : حالة الوفاة أو الإصابة الجسمانية للراكب.

يسأل الناقل عن وفاة المسافر أو ما يلحقه من إصابات بدنية بشرط أن يقع الحادث الذي نشأ عنه الضرر و ذلك بحسب نص المادة 823 من القانون البحري الجزائري، و ما يجدر ذكره أن عقد نقل الأشخاص بحراً ينطوي مثله في ذلك مثل عقود نقل الأشخاص

¹⁰⁰ أوسهلة عبد الرحيم، المرجع السابق، ص 27، 28.

¹⁰¹ تنص المادة 824 من القانون البحري الجزائري على "أنه يعد الناقل مسؤولاً عن الضرر و الإصابات الجسمانية للراكب وكذلك المسبب لأمتعته إذا كان الفعل المولد للضرر قد وقع خلال عملية النقل و له علاقة بالملاحة البحرية أو استغلال السفينة أو من جراء خطأ أو إهمال الناقل أو مندوبيه خلال القيام بأعمالهم"

بوسائل النقل الأخرى¹⁰²، التزام الناقل بسلامة المسافرين أي أن الالتزام يكون عقدياً و المسؤولية التي تنشأ عن الإخلال به مسؤولية عقدية¹⁰³. وإن كانت طبيعة هذا الالتزام عقدية إلا أن تحديد مضمونه مختلف فيه، فمعاهدة بروكسل المبرمة في 29 أبريل 1921، و القانون الفرنسي الصادر في 18 جوان 1966 الذي أخذ بحكم تلك المعاهدة، و كذلك إتفاقية أثينا لنقل المسافرين عن طريق البحر المبرمة في 13 ديسمبر لسنة 1974 في مادتها الرابعة¹⁰⁴ و القانون البريطاني الذي تبنى أحكامها يأخذون جميعاً بقاعدة هي أن إلتزام السلامة هو التزام ببذل العناية و إستثناءاً تفترض خطأ الناقل في حالات الكوارث البحرية، أما المشرع الجزائري فلم يأخذ بهذا المسلك و فضل جعل الإلتزام بالسلامة الذي ينشئه عقد نقل الأشخاص على عاتق الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة هي نقل المسافر و إصاله سليماً معافاً إلى ميناء الوصول، وهذا ما يتجلى صراحة من موقف القضاء الفرنسي بموجب الحكم الشهير بخصوص مسؤولية الناقل البحري الصادرة عن الغرفة المدنية الفرنسية بتاريخ 29 نوفمبر 1911¹⁰⁵، هذا الحكم المؤسس و المنشأ للإلتزام بضمان السلامة أقر إلتزام الناقل بإيصال الراكب سليماً معافى إلى الجهة المقصودة، لا يستطيع التخلص من هذا الإلتزام إلا بإثبات السبب الأجنبي، وتفترض المادة 843 من القانون البحري الجزائري خطأ أو إهمال الناقل أو مندوبيه ما لم يثبت الناقل عكس ذلك بأن يقيم الحجة على أن وفاة الراكب أو إصابته الجسمانية سببها غرق أو اصطدام أو جنوح أو انفجار أو حريق أو أي شيء له علاقة بإحدى هذه الحوادث، أو أن يثبت بحسب

¹⁰² يقصد بوسائل نقل الأشخاص الأخرى " النقل بالسكة الحديدية، ووسائل النقل الجوية، ووسائل النقل البرية "

¹⁰³ زرهوني نبيلة، الإلتزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص، مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، السنة 2013 ص82.

¹⁰⁴ خليفي مريم، الإلتزام بضمان السلامة للأشخاص في عقد النقل، مجلة حوليات جامعة بشار للعلوم القانونية و

السياسية، العدد 17 السنة 2017 ص 4

¹⁰⁵ عن زرهوني نبيلة، قرار محكمة النقض الفرنسية الصادر عن الغرفة المدنية المؤرخ في 29/11/1911 إصابة المدعي ز.ح أثناء تنقله من تونس إلى بون على متن إحدى السفن أقرت و لأول مرة مسؤولية الناقل العقدية عن الأضرار التي تصيب المسافرين جراء إخلال الناقل بضمان السلامة للراكب ص 82، 83

أحكام المادة 847 من القانون ذاته¹⁰⁶ أن خطأ أو إهمال الراكب قد سبب وفاته أو إصابته الجسمانية ، فيكفي المسافر أو دوي حقوقه إثبات أن الإصابة الجسمانية التي لحقت به أو أدت إلى وفاته نشأت عن حادث وقع خلال تنفيذ عقد السفر لإقامة الدليل على أن الناقل قد أخل بالتزامه بسلامة المسافر وهذا ما نصت عله المادة 845 من القانون البحري التي تلزم على المدعي المتضرر إثبات أن وقوع الفعل المنشئ للضرر قد طرأ خلال النقل، كما عليه إثبات مدى الضرر، ولا يستطيع الناقل حينئذ دفع مسؤوليته إلا بإثبات سبب الحادث و أنه سبب أجنبي عنه وعن تابعيه سواء كان قوة قاهرة أو خطأ الراكب أو خطأ الغير.

ولقد جاءت إتفاقية بروكسل لعام 1961 في المادة السادسة الفقرة الأولى بسقف لمسؤولية الناقل بالنسبة للوفاة و الإصابة الجسمانية فنصت على أنه " تحدد مسؤولية الناقل في حالة موت المسافر أو وقوع إصابات جسمانية له و في هاتين الحالتين بمبلغ 250 000 فرنك الفرنسي يحتوي كل فرنك على 65.5 ميليغرام من الذهب ، عيار 900 من أجزاء الألف من الذهب الصافي ، ويجوز تحويل هذه المبالغ إلى العملات الوطنية، و يجري تحويل هذه المبالغ المقررة إلى رقم يقرب بالعملة المحلية، ويكون تحويل هذه المبالغ بالعملات المحلية غير العملات الذهبية طبقا لقيمة العملات بالذهب في تاريخ الدفع". من خلال نص المادة المذكورة يتضح أن المعاهدة إقتصرت في تحديدها لمسؤولية الناقل البحري على ضررين أساسيين الأول هو الوفاة و الثاني هو الإصابة الجسمانية، و هذا يعني أن أية أضرار أخرى تحدث للراكب أثناء عملية النقل البحري أو بسببها لا تكون محلا لتحديد المسؤولية و تخضع للقواعد العامة ، و على هذا الأساس تستبعد الأضرار النفسية أو الأدبية الناجمة عن التأخير أو سوء عملية النقل من نطاق تحديد المسؤولية فلا بد أن تكون الإصابة جسدية ، و تجدر الإشارة أن الفرنك المشار إليه في

¹⁰⁶ تنص المادة على " إذا أثبت الناقل بأن خطأ أو إهمال الراكب قد سبب وفاته أو إصابته الجسمانية و فقدان أمتعته أو إضرارها أو ساهم في ذلك جاز للمحكمة المختصة إبعاد مسؤولية الناقل أو تخفيفها"

المادة هو مجرد وحدة قياس المراد منها توحيد العملة التي يتم على أساسها تحديد مسؤولية الناقل ، وليس عملة للوفاء بالتعويضات المستحقة حيث تكون مبالغ التعويض المحسوبة على أساس هذه العملة وتكون قابلة للتحويل إلى أرقام دائرة في كل عملة وطنية على سبيل المثال إذا كان التعويض حدد ب 200 000 فرنك و فإذا كان الغرام الواحد من الذهب يساوي 3000 دينار جزائري فبالتالي 01 غرام يساوي 03 دنانير جزائرية (قيمة الغرام بالدينار) نضربها في 65.5 ميليغرام يساوي 196.5 دينار جزائري قيمة الفرنك بالدينار الجزائري نضربها في 200 000 فرنك تساوي 393 000 000 دج.¹⁰⁷

ثانيا : التأخير و عدم تنفيذ عقد السفر.

يسأل الناقل عن الضرر الذي يلحق المسافرين بسبب التأخير الهام في الوصول في الميعاد المحدد في تذكرة السفر أو الميعاد المعتاد إذا لم يتفق على ميعاد الوصول، فيجوز بحكم المادة 836 من القانون البحري¹⁰⁸ للمسافر إرجاع تذكرة السفر وطلب استرجاع أجرة السفر و كذلك التعويض إن وجد، ولا يبرأ الناقل من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلا سبب أحبني لا ينسب إليه طبقا للمادة 835 من نفس القانون¹⁰⁹. أما إذا لم يتم تنفيذ عقد السفر كليا بأن لم تغدر السفينة الميناء الذي تبدأ منه الرحلة بسبب لا يرجع إلى الناقل فيفسخ العقد دون تعويض، أما إذا تبث أن المانع من السفر يرجع إلى الناقل أو مندوبيهم سواء بخطأ أو إهمال منهم فيجوز للمسافر فسخ العقد و طلب استرجاع

¹⁰⁷ بلغازي نور الدين ، نظام المسؤولية المحدودة للناقل البحري للمسافرين و أمتعهم ، دراسة على ضوء القانون البحري الجزائري و الإتفاقيات الدولية ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، الموقع الإلكتروني ASJP .

¹⁰⁸ تنص المادة " إذا كانت الظروف المذكورة في المادة السابقة، ناشئة أو ناتجة عن خطأ أو إهمال من قبل الناقل أو مندوبيه ، جاز للمسافر فسخ العقد وطاب استرجاع أجرة السفر وكذلك تعويض الضرر إن وجد"

¹⁰⁹ تنص المادة " إذا 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 و في هذه الحالة يجب على الناقل إرجاع أجرة السفر بعد أن يرد المسافرين التذكرة "

أجرة السفر و التعويض عن الضرر إذا أثبت وجوده و على عكس بعض المشرعين على غرار المشرع المصري الذي حدد التعويض الواجب في هذه الحالة بنصف أجرة السفر¹¹⁰، قد يقع أن يبا السفر في ميعاده و لكنه يتوقف حينئذ وهنا نكون بصدد عدم تنفيذ جزئي لعقد النقل و يكون من حق المسافر أن يطالب الناقل بأن يرد له الجزء المتبقي من أجرة السفر عن المسافة التي لم يقطعها، أو أن ينقله مع أمتعته حتى ميناء مكان الوصول أو ميناء آخر يتفق عليه، وذلك في أول سفينة ملائمة أو بوسيلة أخرى لنقل المسافرين وهذا ما نصت عليه المادة 837 من القانون البحري.¹¹¹

ثالثا : الأضرار اللاحقة بالأمته.

عالج المشرع الجزائري مسؤولية الناقل عن الأضرار اللاحقة بأمته المسافرين و إستنتى في المادة 846 من القانون البحري أي مسؤولية الناقل عن فقدان النقود و السندات و الأشياء الأخرى ذات القيمة كالذهب و الفضة و الساعات و المجوهرات و الآثار الفنية ما عدا الاتفاق الصريح و الكتابي بين الناقل و المسافر بخلاف ذلك، أي بأن تكون مسؤولية هكذا أشياء في عهدة الناقل فيسأل عنها في حالة فقدانها¹¹² و اعتبر المشرع الجزائري الناقل مسؤولا عن أمته المسافرين متى كان الفعل المولد للضرر قد وقع خلال عملية النقل و له علاقة بالملاحة أثناء استغلال السفينة من جراء خطأ أو إهمال الناقل أو مندوبيه خلال القيام بأعمالهم، و افترض المشرع خطأ أو إهمال الناقل في هذه الحالة إلا إذا ثبت العكس بحسب أحكام المادتين 842 و 843 من القانون البحري. وهذا ما استقر عليه اجتهاد المحكمة العليا، الغرفة المدنية قضية شركة سوريا للطيران ضد (ف. م)

¹¹⁰ أوسهلة عبد الرحيم ، المرجع السابق، العدد 08 السنة 2017، ص 27

¹¹¹ تنص المادة " إذا طرأ خلال الرحلة حادث ما ، لا يسمح بمواصله السفر أو الوصول لمكان الوصول في وقت معقول ، يتعين على الناقل بطلب من المسافر و حسب 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 بوسيلة أخرى لنقل المسافرين "

¹¹² أوسهلة عبد الرحيم ، المرجع السابق، ص 27

والذي إستقر على أن "يعتبر ناقل المسافرين جوا مسؤولاً عن ضياع أمتعتهم طبقاً لشروط عقد النقل و المادة 18 من إتفاقية فرسوفيا"¹¹³

ويميز القانون البحري الجزائري في مسؤولية الناقل عن هلاك أو تلف أمتعة المسافرين بين أمتعة الحجرة وأمتعة العنبر و السيارات وفقاً لما نصت عليه المادة 822 منه¹¹⁴ كالآتي:

1. أمتعة الحجرة

وهي التي يحتفظ بها المسافر في حيازته و لا يسأل الناقل عن هلاكها أو تلفها إلا إذا أثبت أن الضرر الذي لحق بها يرجع إلى خطأ الناقل أو مندوبيه أو تابعيه طبقاً للمادة 843 من القانون البحري و يتصل الناقل من المسؤولية هاته متى أثبت بأن الأضرار اللاحقة بأمتعة الحجرة مردها غرق أو اصطدام أو جنوح أو انفجار أو حريق أو إي شيء له علاقة بهذه الحوادث.

2. أمتعة العنبر و السيارات.

وهي التي يسلمها المسافر إلى الناقل أو نائبه طوال فترة السفر و يتم إعادته للمسافر عند رسو السفينة في ميناء الوصول، و يلتزم الناقل أيضاً بتسليم المسافرين إيصالاً بهذه الأمتعة و تسجيلها في دفتر خاص بحسب أحكام المادة 839 من القانون البحري، و تعد من الأمتعة المسجلة السيارات و غيرها من المركبات التي يسلمها المسافر إلى الناقل لنقلها معه على السفينة ، ويفترض خطأ الناقل أو مندوبيه أو تابعيه خلال القيام بأعمالهم كسبب

¹¹³ قرار المحكمة العليا، الغرفة المدنية رقم 392346 المؤرخ في 2007/12/18 قضية سوريا للطيران ضد (ف . م)

¹¹⁴ تنص المادة " أنه تعد بمثابة أمتعة:

أ- الأمتعة التي يحملها المسافر معه أو الأمتعة التي يأخذها إلى حجرتة او تكون تحت حراسته ، و تسمى هذه الأمتعة بأمتعة الحجرة.

ب- الحقائب المحتوية على الأمتعة الشخصية للمسافر و المسجلة و المنقولة في عنبر السفينة ، و تسمى هذه الأمتعة بأمتعة العنبر .

ت- السيارات السياحية بما في ذلك الأمتعة التي بداخلها و التي ترافق المسافر و يستخدمها لإستعمالته الشخصية.

منتج للأضرار اللاحقة بهذه الأمتعة طبقاً لنص المادة 842 من القانون البحري، إلا أن الناقل لا يعد بحكم المادة 844 من ذات القانون مسؤولاً عن أمتعة العنبر و المركبات المنقولة بالنسبة للخسارة أو الأضرار الناشئة عن الأخطاء الملاحية المسببة من الربان أو المرشد أو المندوبين الآخرين عن الناقل في ملاحاة السفينة و في هذه الحالة يرجع عبء الإثبات على الناقل حتى يتصل من المسؤولية عن أمتعة العنبر.¹¹⁵ كما أنه من جهة أخرى تنص المادة 67 من القانون التجاري الجزائري على أنه " ليس على الناقل أن يحرس الطرود المحمولة باليد و التي يحافظ عليها المسافر " ، و كذلك نص المادة 68 من نفس القانون فأخضعت الأمتعة المسجلة لأحكام المواد 46 ، 47 ، 48 و من المواد 52 إلى 61 و التي توجد في الفقرة الأولى من القسم الثاني للفصل الرابع من القانون التجاري ، تحت عنوان عقد نقل الأشياء، و من استقراء هاتين المادتين ، يتضح أن القانون الجزائري فرق أيضاً بين نوعين من الأمتعة ، تختلف أحكام المسؤولية الملقاة على عاتق الناقل عن ضياعها أو تلفها و هي الأمتعة اليدوية و الأمتعة المسجلة:

1- الأمتعة اليدوية: les bagages à main

يقصد بالأمتعة اليدوية تلك التي يحتفظ بها المسافر والتي هو بحاجة إليها أثناء عملية النقل و التي تبقى في حيازته و تحت حراسته و مسؤوليته، و حسب المادة 67 من السابقة الذكر لا يلتزم الناقل بضمان سلامتها من التلف أو الضياع بموجب عقد النقل كونها تبقى تحت حراسة صاحبها ، لكن لا يمكن مسائلته على أساس المسؤولية التقصيرية بإثبات عناصرها الثلاثة الخطأ ، الضرر و العلاقة السببية بينهما.

¹¹⁵ أوسهلة عبد الرحيم ، المرجع السابق، ص28

2- الأمتعة المسجلة :

و هي الأمتعة التي يسلمها الراكب للناقل نظير إيصال هذا الأخير ، و يبين فيه عدد الأمتعة وطبيعتها و وزنها ، فإنها تكون موضوع عقد النقل الأصلي لنقل الراكب دون أن يتقاضى اجرا عن ذلك إذا لم تتجاوز الوزن المسموح به.¹¹⁶

الفرع الثاني : حدود مسؤولية الناقل البحري للمسافرين وحالات الإعفاء منها.

يسعى بعض الناقلين إلى التخفيف من مسؤولياتهم بضمان حالات تعفيهم من أضرار معينة و نعني بذلك الحدود الاتفاقية و القانونية لقيام مسؤولية الناقل البحري للمسافرين و التي سنتطرق لها من خلال شرح كل حالة على حدى.

أولا : الحدود الاتفاقية لمسؤولية الناقل البحري للمسافرين.

إذا كان الناقل البحري للأشخاص يستطيع دفع مسؤوليته عن وفاة المسافر أو إصابته أو التأخير في تنفيذ عقد النقل بإثبات أن الضرر يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيها و لا لتابعيه أو نائبه ، و إذا كان الناقل يستطيع دفع مسؤوليته عن التعديل الجوهري في ظروف النقل بإثباته بأنه قد بدل العناية المعتادة لتقاضي هذا التعديل فإن القانون البحري يبطل بعد ذلك كل إعفاء اتفاقي من المسؤولية بمعنى أنه لا يجوز للناقل الاتفاق مع المسافر بشروط في عقد النقل بإعفائه من المسؤولية أو التخفيف منها ، فالمادة 824 من القانون البحري لا تجيز استبعاد أحكام الباب الخامس منه و المعنيون بنقل المسافرين و أمتعتهم إضرارا بالمسافرين و على هذا الشرط فإنه يجوز يكون استبعاد هذه الأحكام عند إبرام عقد النقل لبحري للمسافرين على شرط أن يكون في صالح وفائدة المسافر كأن رفع القيمة النقدية المحددة قانونا في حال وقوع ضرر للمسافر أو أمتعته، و بالتالي فالمشرع أراد مراعاة مصلحة المسافر كما فعل مع الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع، وحماته

¹¹⁶ زرهوني نبيلة، دراسات الإلتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص ، مجلة المحكمة العليا ، العدد الأول ، السنة

ضد تعسف الناقل الذي يريد أن يدرج مثل هذه الشروط مستغلا مركزه الاقتصادي القوي في مواجهة المركز الاقتصادي الضعيف للمسافر.¹¹⁷

و أخضع المشرع الجزائري عقد نقل المسافرين بما فيه الأحكام المتعلقة بالمسؤولية متى تم في المجال الدولي لقانون راية السفينة، إلا إذا اتفق الأطراف على خلاف ذلك حيث أن المادة من القانون البحري 825 لا تجيز أن يطبق في الجزائر القانون الذي يتضمن أحكاما أقل منفعة للمسافر من الأحكام القانونية الجزائرية، وهي صورة أخرى لعدم جواز الشروط الاتفاقية المضررة للمسافر ، إلا أن المأخوذ على المشرع الجزائري أنه لم ينفرد أحكاما مستضيفة في شأن الشروط الاتفاقية المعفية أو المحددة لمسؤولية الناقل البحري للمسافرين و اكتفى بالإحالة على الاتفاقيات الدولية التي تكون الجزائر طرفا فيها متى كان النقل بين ميناء جزائري و آخر اجنبي ، في حين أنه كان الأجدر التنصيص على الشروط الاتفاقية المعفية أو المحددة لمسؤولية الناقل البحري للمسافرين في مادة أو أكثر على غرار ما فعله كثير من المشرعون كالمشرع المصري في المادة 260 من قانون التجارة البحرية¹¹⁸ هذه المادة تقرر البطلان المطلق لكل اتفاق تم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر ، أما إذا تم هذ الاتفاق بعد وقوع الحادث فإنه يكون صحيحا لانتفاء العلة و هي الإذعان حيث لا خوف على المسافر من سيطرة الناقل.

¹¹⁷ أوسهلة عبد الرحيم ، المرج السابق، ص29

¹¹⁸ تنص المادة على أنه "يبطال كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر و يكون من شأنه تحقيق أحد الأمور الآتية:

- إعفاء الناقل من المسؤولية قبل المسافر أو ورثته أو من يعولهم
- تعديل عبء الإثبات الذي يضعه القانون على عاتقه
- تحديد التعويض بأقل مما هو منصوص عليه في المادة 258 من القانون
- النزول للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على شخص المسافر"

ثانيا : الحدود القانونية لمسؤولية الناقل البحري للمسافرين.

إن مراعات النظام القانوني لمصالح المسافر بتشديد مسؤولية الناقل بافتراض مسؤوليته و بإبطال الإعفاء الاتفاقي من هذه المسؤولية ، كان عليه مراعات مصالح الناقلين بتحديد مسؤولياتهم بمبالغ قصوى حتى يستطيعوا مواصلة نشاطهم في خدمة النقل البحري للمسافرين ، وتجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري لم يضع أي حد قانوني لمسؤولية الناقل البحري للمسافرين عن وفاة المسافر أو إصابته الجسمانية، أو عن ضياع أمتعته أو الخسائر التي تلحق بها، وعليه وجب الرجوع لقواعد العامة لتقدير التعويض الواجب للمسافر أو لدوي حقوقه متى كان النقل بين ميناءين وطنين، أما إذا تم النقل بين موانئ جزائرية و موانئ أجنبية فالمشرع الجزائري يحيلنا بحسب أحكام المادة 848 من القانون البحري الجزائري على المبادئ المعدة في شأن تحديد مسؤولية الناقل البحري للمسافرين في الاتفاقيات الدولية التي تكون الجزائر طرفا فيها.¹¹⁹

وعند الحديث عن الاتفاقيات الدولية في مجال النقل البحري للمسافرين ورغم ركوب الإنسان منذ القدم البحر للسفر إلا أن المجتمع الدولي لم يبادر إلى تأسيس قواعد قانونية دولية تنظم النقل البحري للمسافرين إلا حديثا ، أهمها اتفاقية بروكسل لسنة 1921 المنصبة على توحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر ، ولا يسري التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري في النقل البحري للمسافرين طبقا للمادة 849 من القانون البحري و في حال ثبوت أن الضرر الحاصل كان نتيجة لفعل أو إهمال الناقل بتعمده لإحداث الضرر وأنه كان متيقنا من إمكانية حدوثه.

¹¹⁹ تنص المادة 848 من القانون البحري "يخضع عقد نقل المسافرين و أمتعتهم في المجال الدولي لقانون راية السفينة إلا إذا إتفق الأطراف على خلاف ذلك ، بيد أنه لا يطبق في الجزائر القانون الذي يتضمن أحكاما أقل منفعة للمسافر من أحكام هذا الباب"

كما لا تسري هذه الحدود القانونية على مسؤولية الناقل متى تم الاتفاق على تجاوز الحد الأقصى للمسؤولية ، ففي هذه الحال لا يجوز للناقل التمسك بتحديد مسؤوليته تنفيذاً منه لما التزم به ، ولا تري كذلك تك الحدود على حالة إلغاء الرحلة أو تأخرها تأخرها هاما أين يتم التعويض عن الضرر طبقاً للقواعد العامة في المسؤولية ، ولا يستفيد الناقل البحري شخصياً فقط من تحديد مسؤوليته، إنما يمتد ذلك لوكلائه و تابعيه إذ يمكنهم التمسك بالدفع التي يكون للناقل الاحتجاج بها متى أثبتت الوكيل أو التابع أن الفعل المنسوب إليه قد صدر منه حل تأديته لوظيفته أو بسببها¹²⁰.

ثالثاً : حالات الإغفاء من المسؤولية .

يعتبر الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي قد تصيب المسافرين و أمتعته أثناء فترة التنقل، و المسؤولية التي تقع على عائق الناقل مصدرها الالتزام بضمان سلامة المسافرين و أمتعته، و يعفى الناقل عن مسؤولية عدم تنفيذ التزامه إلا بإثبات السبب الأجنبي أي خطأ المسافر أو خطأ الغير أو القوة القاهرة .حيث جاء في نص المادة 128 من ق .م.ج : " إذا اثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب و خطأ لا يد له فيه كحادث مفاجئ، أو قوة القاهرة، أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك"¹²¹ ، و يتضح لنا من نص هذه المادة على أن الناقل إذا اثبت الضرر الذي حدث للمسافر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه، و ثبت أن الضرر قد وقع بسبب أجنبي، ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك، و يترتب عن ذلك إعفاء الناقل من هذه المسؤولية لأسباب عدة نذكر منها على سبيل المثال مايلي :

¹²⁰ أوسهلة عبد الرحيم ، المرجع السابق، ص30

¹²¹ المادة 127 من القانون رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، و المتضمن القانون المدني ، المعدل و المتمم

بموجب الأمر رقم 07-05 المؤرخ في 16 ماي 2007 ، ج . ر ، العدد 21

1. خطأ الغير:

إن خطأ الغير يعفي الناقل من المسؤولية الملقاة على عاتقه، فيشترط فيه ألا يكون في مقدور الناقل توقعه أو تفاديه و أن يكون هذا وحده هو سبب الضرر الواقع على المسافر المتضرر، و خطأ الغير يقع جراء سبب أجنبي بموجبه يعفي الناقل، و هذا ما نصت عليه المادة 144 ق.ب.ج حيث جاء فيها: " على الرغم من أحكام المادتين بالنسبة للخسارة أو الأضرار الناشئة، أو الناتجة من الأخطاء الملاحية المسببة من الربان أو المرشد أو المندوبين الآخرين عن الناقل في ملاحه السفينة، وفي هذه الحالة يرجع عبء الإثبات على عاتق الناقل".

2. الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد:

نصت عليها المادة 844 من ق.ب.ج¹²² وهي إعفاء الناقل البحري من الأخطاء الملاحية و يعرف الخطأ في الملاحه هو الخطأ الفني الذي يرتكب في قيادة السفينة و تسييرها كما لو خالف الربان قواعد السير في البحار و ترتب على ذلك اصطدام السفينة و أدت إلى حصول أضرار للركاب و أمتعتهم ، و هذا الإعفاء يبرره أن الناقل لا يتدخل فعال و لا قانونا في ملاحه السفينة و سيرها لما للربان من سلطة واسعة في التصرف و يقع على الناقل الذي يتمسك بالإعفاء من المسؤولية عبء إثبات الضرر الذي أصاب المسافرين و أمتعته نشأ عن خطأ التابعين البحريين في الملاحه أو في إدارة السفينة¹²³.

¹²² تنص المادة 844 ق.ب.ج على: " لا يعد مسؤولا عن أمتعة الغير و المركبات بالنسبة للخسارة أو الأضرار الناشئة أو الناتجة من الأخطاء الملاحية المسببة من الربان أو المرشد أو المندوبين الآخرين عن الناقل في الملاحة السفينة، و في هذه الحالة يرجع عبء الإثبات على عاتق الناقل ".

¹²³ عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، ط1، دار الفكر الجامعي للنشر و التوزيع، الإسكندرية، 2007،

3. خطأ المسافر:

قد يعفى الناقل من المسؤولية إذا تسبب المسافر وحده في وقوع الضرر، أو يخفف منها إذا ساهم في وقوعها، و لكي يعفى الناقل من المسؤولية وجب عليه إثبات خطأ المضرور أي المسافر حيث يجب عليه أن يثبت أن إهمال الراكب قد سبب في وفاته أو إصابته في جسمه و هذا ما أكدت عليه المادة 847 ق.ب.ج حيث نصت على: "إذا أثبت الناقل بأن خطأ أو إهمال الراكب قد سبب وفاته أو إصابته الجسمانية و فقدان أمتعته أو إضرارها أو ساهم في ذلك، جاز للمحكمة المختصة إبعاد مسؤولية الناقل أو تخفيفها". و يتضح لنا أن بمجرد قيام الناقل بتسليم التذكرة للمسافر فإنها تكون قد اتخذت جميع الاحتياطات لضمان سلامة المسافر و أمتعته، و في هذه الحالة قد يكون المسافر مسؤولاً عن تصرفاته أثناء الرحلة البحرية و هو ليس معفى من اتخاذ الحيطة و الحذر لضمان سلامته فعلى المسافر أن ينتبه و يتأكد قبل مغادرة السفينة انه ينزل دون أن يتعرض ألي خطر قد يسبب له ضرر، و بالتالي عدم مراعاة المسافر لهذه الشروط يشكل سبب في إعفاء الناقل من المسؤولية، و منه الالتزام بالسالمة الذي كان التزام من جانب الناقل أصبح أيضاً التزام من جانب المسافر في اتخاذ الحيطة و الحذر¹²⁴.

وذهب جانب من القضاء الفرنسي التزاما بالسهر على سلامته الشخصية أي بالحرص على نفسه أثناء النقل، و بمقتضاه فإن مسؤولية الناقل عن الضرر الذي يصيب المسافر تزول إذا كان بوسع المسافر أن يتفاداه بقليل من اليقظة و المحافظة على النفس¹²⁵، و يعد خطأ المسافر من أسباب زوال المسؤولية عن الناقل إذا كان وحده الذي سبب الضرر، أو يخفف منها إذا ساهم في وقوعه .

¹²⁴ بن زايد عبد الله، عقد النقل البري للأشخاص، مذكرة لنيل درجة ماستر في القانون، فرع القانون العام للأعمال، كلية الحقوق، جامعة قاصدي مرباح، ورقة السنة الجامعية 2013/2014، ص 36.

¹²⁵ محمد السيد الفقي، العقود التجارية، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2011، ص 101

4. الحدث المفاجئ و القوة القاهرة:

إذا كانت مسؤولية الناقل العقدية في حالة المساس بالسالمة الجسدية للمسافر و التأخير في نقله إيصاله إلى المكان و الميعاد المتفق عليهما، فإن هناك بعض الحالات تعتبر منفذا للناقل يستطيع الإفلات من هذه المسؤولية، فبالرجوع لنص المادتين 137، 138 من ق. م. ج. يتضح لنا أن المشرع الجزائري أعطى للناقل إبعاد المسؤولية عنه و ذلك بالتمسك بإحدى الوسائل التي حددها له و هي القوة القاهرة الحادث المفاجئ .

وإذا كان المشرع جعل من القوة القاهرة سببا معفيا من المسؤولية في حالة المساس بسالمة المسافر أثناء عملية النقل، فإنه كذلك جعل من الحادث المفاجئ سببا لإعفاء الناقل من المسؤولية فالقوة القاهرة أو الحادث المفاجئ هو الذي لا يد للإنسان في حدوثه و لا يمكن توقعه لا زمانا و لا مكانا و بنفس الوقت لا يمكن دفعه كالحوادث المرتبطة بالحروب أو الكوارث الطبيعية كالزلازل و العواصف و الفيضانات أو الحرائق أو ما شابه ، و لا يمكن بالقوة القاهرة ما لم توفر هذه الشروط،¹²⁶ ويتضح مما سبق حتى تكتسي صيغة القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ يجب أن تكون غير متوقعة، و أن يكون الناقل غير قادر على دفعها، و أن تجعل الواقعة تنفيذ الالتزام مستحيلا.

إن حالات الإعفاء القانوني من المسؤولية و هي القوة القاهرة و خطأ الراكب، هذه الحالات تتفق و طبيعة مسؤولية الناقل، فما دامت مسؤوليته تعاقدية فالأ سبيل لنفيها إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب و سنلاحظ هذا عند البحث في حالات الإعفاء القانونية في عقد نقل البضائع بحريا أن من بين هذه الحالات القوة القاهرة، و خطأ الشاحن أو المرسل إليه، و في نقل الأشخاص يقوم خطأ الراكب مقام خطأ الشاحن أو المرسل إليه و على ذلك كل ما سندرسه بشأن هاتين الحالتين في عقد نقل البضائع ينطبق

¹²⁶ بن زايد عبد الله، المرجع السابق، ص 38.

على عقد نقل الأشخاص، سواء من حيث معنى القوة القاهرة أو خطأ الراكب أو من حيث عبء الإثبات¹²⁷.

المطلب الثاني : الخطأ و الضرر في مسؤولية الناقل البحري للمسافرين

تعتبر مسؤولية الناقل البحري للأشخاص مسؤولية عقدية و عندما تتوفر الأركان الأساسية فيها تنشئ مسؤولية الناقل و لهذا عالج المشرع الجزائري هذه المسؤولية و ذلك في الفصل الثالث تحت عنوان "مسؤولية الناقل" بدءا من المادة 841 إلى غاية المادة 850، عن الكتاب الثاني في الباب الخامس من القانون البحري ، و سندرس هذا المطلب في فرعين، ففي الفرع الأول سنتطرق فيه إلى الخطأ باعتباره عنصر من عناصر المسؤولية للناقل البحري أما عن الفرع الثاني فسننتظر إلى الضرر باعتباره العنصر الثاني .

الفرع الأول : الخطأ في مسؤولية الناقل البحري للأشخاص.

وضع المشرع الجزائري قواعد لتنظيم عقد النقل بشكل مفصل و في سفينة نقل الأشخاص و هذا ما نصت عليه المادة 36 من ق.ت.ج على أن : " عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين¹²⁸ " و يتضح لنا من خلال هذه المادة التي عرفت لنا عقد النقل انه اتفاق بين شخصين هما الناقل و المسافر، و بصفة رضائية، على أن يلتزم فيه الناقل بنقل المسافر إلى مكان معين، و يلتزم المسافر بدفع ثمن النقل¹²⁹، و هذا ما أكدته المادة 821 من الأمر رقم 76-80 المتضمن ق. ب. ج.¹³⁰ حيث تنص على: " يلتزم المجهز بموجب عقد نقل المسافرين بنقل المسافر و أمتعته أن وجدت عن طريق البحر و لمسافة معينة مقابل دفع

¹²⁷ عزيز العكلي، الوسيط في شرح القانون التجاري و الأعمال التجارية، التجار-المتجر-العقود التجارية، الجزء

الأول، ط1، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2008، ص 331

¹²⁸ قانون رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1985، المتضمن القانون التجاري، الجزائري المعدل و المتمم.

¹²⁹ بن زايد عبد الله، المرجع السابق، ص 8 .

¹³⁰ الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري الجزائري، ج ر العدد 29.

المسافر أجرة السفر" و لقيام مسؤولية الناقل لا بد من توافر ركن الخطأ ويكون من فعل الناقل أو المسافرين.

أولاً: إثبات الخطأ في مسؤولية الناقل البحري للأشخاص.

الخطأ هو إخلال بالتزام عقدي فهو التزام بتحقيق نتيجة ، فيرى البعض انه يجب تطبيق القواعد العامة للمسؤولية العقدية ويرى أنطوان فيالار أنها مسؤولية مفترضة تقوم بمجرد وجود نقص أو خسائر أو تأخير في الوصول ، دون أن يقوم المضرور بإثبات الخطأ يعبر عنه في القانون الفرنسي بأنه المقابل للالتزام بتحقيق نتيجة أو غاية ، و متى كان هناك خطأ صادر من خلال القيام بالتزامات تقوم مسؤولية الناقل ، حيث أن هذه المسؤولية تعتبر عقدية مسندة إلى الالتزام بضمان سلامة المسافر أثناء النقل، و عند حصول الضرر يطالب المسافر بتعويض عن الضرر الذي تعرض له في حادث النقل ، وهذا ما نصت عليه المادة 845 ق. ب. ج حيث يلزم المسافر بإثبات العقد و الضرر الذي لحقه و عدم تنفيذ الناقل التزاماته أو بعضها أو الإخلال بها بإثبات الضرر الذي أصابه¹³¹. ويخضع إثبات عقد نقل الأشخاص للقواعد العامة في الإثبات، و لما كان العقد يعتبر عملاً تجارياً بالنسبة إلى الناقل، فإنه يجوز الإثبات في مواجهة الناقل بكافة طرق الإثبات¹³².

أما بالنسبة للراكب فيعتبر العقد عمال مدنيا ما لم يكن الراكب تاجراً و مسافراً لأعمال تجارية، إذ يعتبر تجارياً بالنسبة إليه أيضاً تطبيقاً لنظرية الأعمال التجارية بالتبعية، فإذا كان العقد مدنياً بالنسبة للراكب فالأولى يجوز الإثبات في مواجهته إلا بالكتابة،

¹³¹ عن براهيمى فضيلة ، دعوى التعويض الناشئة عن الرحلات البحرية، مذكرة شهادة الماستر، كلية الحقوق، جامعة قاصدي مرباح ،ورقلة، السنة الجامعية 2015/2016، ص 45-46

¹³² مختار رحمانى محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دار هومة للطباعة و النشر والتوزيع، الجزائر، 2003، ص 42

على أن العقد يثبت عمال بتذكرة يسلمها الناقل للراكب عند قبض الأجرة¹³³ ، وهذا ما نصت عليه المادة 824 ق.ب.ج التي تنص على: "يجب على الناقل منح المسافر تذكرة سفر تثبت التزامات الطرفين" و تكون تذكرة السفر الصادرة الدليل على إبرام عقد السفر و دفع أجرة السفر أما عن الخطأ فيذهب بعض الفقهاء إلى أن خطأ الناقل يفترض ولايطلب من المسافر إثباته وهذا ما نصت عليه المادة 843 من ق.ب.ج التي تنص على: "يفترض خطأ و إهمال الناقل أو مندوبية إليهما في المادة السابقة، إلا إذا ثبت العكس"، إذ يختلف إثبات الضرر مناط افتراض الخطأ تبعا لاختلاف مضمون التزام الناقل بنقل المسافر و أمتعته سليما و في الميعاد المحدد¹³⁴ ، بحيث يكون تحقيق نتيجة، فإن عدم وصول المسافر بحالة سليمة يعني ثبوت الضرر، و يعتبر إخلال من الناقل يؤدي إلى افتراض الخطأ بجانبه، أما إذا كان مضمون التزام الناقل بذل عناية، فعلى المسافر أن يثبت بالإضافة إلى حصول الضرر، تقصير الناقل في بذل العناية المطلوبة.¹³⁵ إذا توفي الراكب في حادث أثناء النقل فقد أجاز القضاء لزوجته أو أقاربه أن يطالبوا الناقل بتعويض الضرر المادي و الضرر الأدبي الذي أصابهم من جراء الوفاة على أساس المسؤولية العقدية دون حاجة إلى إثبات الخطأ.

¹³³ مصطفى كمال طه، أساسيات القانون التجاري و القانون البحري، ط1، مكتبة الوفاء القانونية للنشر و التوزيع،

الإسكندرية، (د.ت.ن)، ص . 310

¹³⁴ المادة 821 من ق.ب.ج

¹³⁵ الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع

قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو ، 2012- 2013 ، ص 31 .

الفرع الثاني : الضرر في مسؤولية الناقل البحري للأشخاص.

إن الناقل مسؤول عن الأضرار التي تصيب المسافرين ابتداء من تكلفه به حتى نزوله من السفينة، و تركه مكان الوصول، و يسأل الناقل عن جميع الأضرار كالتأخير و الأضرار الماسة بالسالمة البدنية، و التي تضم الأضرار المادية و المعنوية و الأخرى المتصلة بفقدان و تلف أو التأخير في وصول الأمتعة و أكدت المادة 842 من ق.ب.ج التي تنص على: "يعد الناقل مسؤولاً عن الضرر المؤدي للوفاة و الإصابات الجسمانية للركاب و كذلك الضرر المسبب أمتعته إذا كان الفعل المولد للضرر قد وقع خلال عملية النقل و له عاقبة بالمالحة أو استغلال السفينة أو من جراء خطأ أو إهمال الناقل أو مندوبيه خلال القيام بأعمالهم".

وسنتطرق لموضوع الدراسة من خلال التطرق للنقاط التالية:

- أولاً : الأضرار التي تصيب المسافرين،
- ثانياً : الأضرار التي تصيب الأمتعة،
- ثالثاً : الأضرار التأخير عن وقت التنقل .

أولاً: الأضرار التي تصيب المسافرين.

سننتقل إلى دراسة الأضرار التي تصيب المسافرين من خلال مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافرين ، إن مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافرين هي مسؤولية عقدية مسندة إلى الالتزام بضمان سالمة المسافرين أثناء النقل ، و قد تتحدد مسؤولية الناقل بمقدار الضرر دون أن يلتزم المسافر بإثبات الخطأ و لكن الناقل يستطيع أن يتصل من المسؤولية إذا اثبت أن الضرر وقع نتيجة قوة قاهرة أو خطأ المتضرر أو بفعل الغير¹³⁶ ، حيث نلاحظ أن المادة 842 ألفت على عاتق الناقل التزام بضمان سالمة المسافرين وتوصيله سليماً معافى إلى المكان المقصود و المتفق عليه في العقد، و بمجرد وقوع الضرر للمسافر يعد الناقل مخالاً بالتزامه، باعتبار أن المسافر يضع كامل ثقته في الناقل كونه مسؤولاً عن نقل المسافرين و إيصاله إلى المكان المقصود سليماً معافى، وتبدأ فترة المسؤولية من الوقت الذي يصعد فيه المسافر إلى وسيلة النقل و تنقطع المسؤولية بانقطاع اتصال المسافرين بوسيلة النقل بصفة مؤقتة، كما في حالة تغيير السفينة أو ترك وسيلة النقل في احد الموانئ، فلا يكون الناقل مسؤولاً على أساس الالتزام بضمان سالمة المسافرين عن الأضرار التي تصيبه أثناء فترة الانقطاع و في بعض الحالات لا تكون فيها مسؤولية الناقل تعاقدية و إنما تقصيرية، إذا توفي المسافر بسبب خطأ من الناقل فإن من حق ورثته مطالبة الناقل بتعويض ما لحقهم من ضرر بسبب وفاة مورثهم، و لكن مطالبتهم تكون على أساس المسؤولية التقصيرية¹³⁷.

¹³⁶ إلياس ناصيف، الكامل في القانون التجاري، الجزء الأول، ط1، منشور بحر المتوسط و منشورات عويدات،

بيروت-باريس، 1981، ص 338

¹³⁷ عزيز العكيلي ، المرجع السابق ، ص 340

ثانيا : الأضرار التي تصيب الأمتعة:

(مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب الأمتعة)

إن التزام الناقل لا يقتصر عن نقل المسافرين و سالمته فقط و إنما يلتزم كذلك بسالمة أمتعته، و يعتبر الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب الأمتعة أثناء عملية النقل، و هذه المسؤولية هي التزام ملقى على عاتق الناقل بتحقيق نتيجة و المحافظة على سالمة الأمتعة كما أن الأمتعة تنقسم إلى نوعين: الأمتعة اليدوية و الأمتعة المسجلة ، فوجد المادة 846 من ق. ب. ج¹³⁸ أعفت الناقل من مسؤولية الأمتعة اليدوية، باعتبارها مسؤولية المسافرين، إلا أن هناك طرود أو أشياء أخرى تستوجب وضعها في أماكن مخصصة بعيداً عن حراسة المسافرين، و في حالة وقوع ضرر لهذه الطرود أو ضياعها أو تلفها، فهنا تقوم مسؤولية الناقل، و لإنقاص منها ما عليه الإثبات انه بذل العناية الكافية لحراسة هذه الطرود، و أن الأمتعة التي تم قيدها أو تسجيلها كون موضوع لعقد نقل يضاف إلى عقد نقل المسافرين، أما الأمتعة اليدوية فالأثر في العقد و لا يكون الناقل مسؤولاً عنها إلا إذا قام المتضرر البينة على ارتكابه خطأ معين¹³⁹. و يتبين لنا أن المسؤولية الملقاة على عاتق ناقل الأشخاص فيما يخص الأمتعة المسجلة هي نفسها المسؤولية الملقاة على عاتق ناقل البضائع، و قد تتحقق المسؤولية التقصيرية للناقل إذا ثبت من إصابة الضرر أن الضرر المذكور نتج عن خطأ الناقل البحري أو احد تابعيه¹⁴⁰.

¹³⁸ تنص الماد 846 ق.ب.ج.على: " لا يعد الناقل مسؤولاً عن فقدان النقود و السندات و الأشياء الأخرى ذات القيمة

كالذهب و الفضة و الساعات و المجوهرات و الآثار الفنية، ما عدا الإتفاق الصريح و الكتابي".

¹³⁹ إلياس ناصيف ، المرجع السابق ، ص 338.

¹⁴⁰ بن زايد عبد الله ، المرجع السابق ، ص 33

ثالثا : أضرار التأخير عن وقت التنقل:

يلعب عامل الوقت دورا هاما في حياة المسافر، حيث من الملاحظ أن عامل الوقت يعد معيارا أساسيا في تحديد نمط و نوع النقل المستعمل، فيكون الناقل مسؤول على إيصال المسافر في الميعاد المحدد سالما معافى، و كذلك تعد من حالات المسؤولية تأخير وصول الراكب في الميعاد المحدد، و يكون الناقل ملزم بتنفيذ التزامه في إيصال المسافر في الوقت المحدد و المتفق عليه في العقد¹⁴¹، و يكون كذلك مسؤولا عن التأخير في حال توفر الشروط التالية :

✓ أن يحدد الناقل وقت الوصول أو يتفق طرفا العقد على وقت الوصول، وكذا أوقات التوقف أثناء فترة السفر، بالمقارنة مع الوقت المتفق عليه .

✓ أن يكون سبب التأخر راجع إلى عدم التزام الناقل، و إذا أراد الناقل أن يصفى نفسه من المسؤولية يجب عليه أن يثبت سبب التأخر، القوة القاهرة فعل الغير أو من طرف المسافر نفسه .

✓ أن يكون ضرر التأخير الذي يثبت فيه الناقل، ضرر جسيم كأن يفوت الناقل للمسافر فرصة إبرام صفقة محددة الوقت أو التأخر عن موعد إجراء مسابقة.

¹⁴¹ عزيز العكيلي، المرجع السابق ، ص 340

المبحث الثاني : دعوى التعويض في مسؤولية الناقل البحري للأشخاص.

لاشك أن مسؤولية الناقل العقدية هي مسؤولية ناتجة عن عقد النقل البحري للأشخاص و يسأل الناقل عن الأضرار التي يتسبب بها أو احد تابعيه في إصابة المسافرين بأضرار بدنية أو التأخير و تلك الأضرار التي تصيب الأمتعة، و يترتب على هذا مسؤولية الناقل في تعويض المسافرين المتضرر جراء عدم تنفيذ التزامه¹⁴² ، وعليه سنتطرق في هذا المبحث إلى دراسة دعوى التعويض في عقد النقل البحري للأشخاص وذلك في المطلب الأول أما عن المطلب الثاني فسننتظر لقواعد الاختصاص و التقادم .

المطلب الأول : دعوى التعويض في عقد النقل البحري للأشخاص.

إن دعوى التعويض عادة ترفع من طرف المتضرر نتيجة عدم تنفيذ العقد و لكي تباشر الدعوى لا بد من إتباع إجراءات قانونية حتى يضمن المتضرر حقه في التعويض في الآجال المحددة، لذا سنتطرق في هذا المطلب إلى دراسة الإجراءات المتعلقة بدعوى التعويض كرفع أول و تقدير قيمة التعويض كرفع ثاني .

الفرع الأول : الإجراءات المتعلقة بدعوى التعويض

تنشئ مسؤولية الناقل بإخلاله بعدم تنفيذ الالتزام و وقوع أضرار بالمسافر، و للمسافر المتضرر طلب التعويض¹⁴³. ولكي يستفيد المسافر المتضرر من التعويض لا بد أن يلجأ إلى طرق قانونية تسمح له من الحصول على التعويض إما بطرق ودية أو اللجوء إلى القضاء و تتطلب دعوى التعويض عدة إجراءات تتمثل في الإخطار و الاختصاص .

¹⁴² محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 101.

¹⁴³ زهير قزان و عمر علالي ، عقد النقل البري الأشخاص ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون ، فرع إدارة

أعمال ، كلية الحقوق ، جامعة الجبلاني بونعامة ، 2014- 2015 ، ص 65

أولا : الإخطار .

عرف الفقيه الفرنسي الأستاذ "روديير" الإخطار بأنه تعبير عن عدم الرضا و رفض قيام قرنية التسليم المطابق¹⁴⁴، فيعتبر الإخطار إجراء سابق للدعوى البحرية و يعرف بالاحتجاج أو التبليغ أو التحفظ فيجب على الناقل الذي أصيب بالضرر أن يثبت هذه الواقعة ليتمكن من المطالبة بالتعويض و هذا الإجراء يتمثل في إخطار الناقل بالضرر ويشترط في الإخطار أن يكون مكتوبا و ذلك في الفقرة الأولى من المادة 851 ق.ب.ج فاشترطت أن يتم الإخطار في شكل كتابي و ليس شفهي، و نصت هذه المادة على الحالات التي يتم فيها الإخطار الذي يجب أن يكون متعلقا بثالث حالات و هي :

أ- في حالة الإصابات الجسمية :

في حال تضرر الراكب و أصيب في جسمه أو بدنه عليه بإثبات هذا الضرر و ذلك عن طريق إخطار الناقل بهذا الضرر للمطالبة بالتعويض و ذلك خلال خمسة عشر (15) يوما من اليوم الذي نزل فيه من الباخرة و هذا ما أكدته المادة 851 في فقرتها الثانية: " ..أ- في حالة الإصابات الجسمية خلال خمسة عشر يوما من يوم نزوله من الباخرة ."

ب- في حالة الضرر الضاهر الذي لحق بالأمّعة :

عند تضرر الأمّعة التي هي تابعة للمسافر لا بد من توجيه إخطار أي تبليغ كتابي للناقل بما لحق الأمّعة من ضرر و يجب التفرة في هذه الحالة بين أمرين ، أمّعة الحجرة و الأمّعة الأخرى ، فإذا كان الأمر يتعلق بأمّعة الحجرة فإن الإخطار يوجه إلى الناقل قبل أو عند إنزال هذه الأمّعة، أما فيما يخص الأمّعة الأخرى أي المسجلة فإن التبليغ يوجه للناقل قبل التسليم أو في وقت التسليم و هذا ما جاءت به الفقرة الثانية من المادة 851 ق.ب.ج التي تنص على:

¹⁴⁴ Selon BRAHMI Fadila, indemnisation sur les croisières, Mémoire Master droit des affaires, Rodiere rené, dupontavice Emmanuel, droit maritime, 12eme édition, dalloz, paris, 1997, p730

في حالة الضرر الظاهر بالأمّعة :

- فيما يخص أمّعة الحجرة قبل أو عند إنزالها .

- فيما يخص كل متاع آخر قبل أو حين التسليم.

ج - في حالة فقدان أو ضرر خفي في الأمّعة :

يكون الناقل مسؤولاً على الحفاظ على سلامة أمّعة المسافر، و في حالة فقدان الأمّعة أو إصابتها بضرر خفي يقوم المسافر بإجراء التبليغ للناقل يثبت فيه فقدان الأمّعة أو وجود ضرر خفي فيها و يكون هذا الإخطار خلال خمسة عشر يوماً من وقت الإنزال أو من حين التسليم أو التاريخ الذي كان يجب أن يقع فيه التسليم و هذا ما جاء في المادة 851 فقرة 3 التي تنص على: " في حالة فقدان أو الضرر الخفي للأمّعة، خلال خمسة عشر (15) يوماً من الإنزال أو التسليم أو التاريخ الذي كان يجب أن يقع فيه التسليم ."

لا تكون التبليغات الكتابية إلزامية إذا كانت حالة الأمّعة مثبتة حضورياً عند استلامها و ذلك تطبيقاً لنص المادة 852 فقرة 2،¹⁴⁵ و بمجرد وقوع الضرر بالمسافر و إصابته، فهنا يلجئ الشخص المتضرر إلى المطالبة بالتعويض أو من له المصلحة في ذلك¹⁴⁶.

و الأشخاص الذين لهم الحق في رفع الدعوى التعويض هم الوالدين، الزوج أو الزوجة، الأبناء القصر و كذا الذين هم تحت كفالة في هذه الحالة للمتضرر الحق في رفع الدعوى القضائية و المطالبة بالتعويض جراء ما لحق به من أضرار سواء كانت بدنية أو تأخيراً أو أضرار تصيب أمّعته و يمكن أن ينوبه أحد من ذوي حقوقه المذكورين أعلاه للقواعد العامة.

¹⁴⁵ تنص المادة 852 فقرة 2 على "ولا تكون التبليغات الكتابية إلزامية إذا كانت حالة الأمّعة مثبتة حضورياً عند استلامها"

¹⁴⁶ زوهير قران وعمر علالي، المرجع السابق، ص 65

ثانيا: الاختصاص .

يجب على المدعي أن يرفع دعواه طبقا للقواعد العامة للاختصاص النوعي و هذا ما نص عليه ق.ا.م.ا في المادة 2/32 في قولها: " تفصل المحكمة جميع القضايا ، لاسيما المدنية و التجارية و البحرية و الاجتماعية و العقارية و قضايا شؤون الأسرة و التي تختص بها إقليميا" و كما يجب على المدعي المتضرر رفع دعواه طبقا للقواعد العامة للاختصاص الإقليمي و هذا ما نص عليه قانون الإجراءات المدنية و الإدارية في المادتين 37 و 38. وهو ما سنتطرق له بالتفصيل في المطلب الثاني.

الفرع الثاني: تقدير قيمة التعويض.

تقدر قيمة التعويض بقيمة الضرر الواقع على المسافر المتضرر جراء عدم قيام الناقل بتنفيذ التزامه أو تأخر في تنفيذه، و هذا ما يؤدي إلى تعويض المتضرر عما أصابه من ضرر بسبب عدم تنفيذ العقد، و ألحق أضرار بدنية أو تأخير أو إصابة الأمتعة.

أولا: تقدير قيمة التعويض.

أورد المشرع الجزائري نصوص قانونية تتحدث عن تقدير قيمة التعويض جراء الأضرار التي يتعرض لها المسافر أثناء تنفيذ الناقل لالتزاماته بنقله، و هذه نتيجة العقد المبرم بين الناقل و المسافر، و لكن قد يخلو هذا العقد من شروط تنص على تقدير قيمة التعويض في حالة وقوع الضرر، و انعدامه من أحكام بتحديد مسؤولية الناقل البحري يتولى القاضي تقدير قيمة التعويض طبقا للقواعد العامة المقررة في القانون المدني في نص المادة 91 ق.م، و يعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوفاه ببذل جهد معقول ، أما بالنسبة للأضرار البدنية فهنا القضاة يعتمدون على القواعد العامة لتقرير المسؤولية و تقدير التعويض طبقا للمواد 91، 93، 961، 969، 94 من القانون المدني الجزائري مع مراعاة ظروف الطرف المضرور و حالته الصحية و

الاجتماعية و المهنية، كما أن تحديد المبلغ يكون بصفة جزافية تغطية لكافة الأضرار اللاحقة من أضرار مادية و معنوية و جمالية ، وقد تظهر أهمية التأمين في تقدير قيمة التعويض عن الأشخاص المتضررين جراء الحوادث أو الاصطدامات و في مجال التأمينات البحرية نجد أن تقدير الأضرار التي تلحق بالمؤمن يكون باعتماد الخبرة العلمية ، فتقدير الأضرار التي تلحق بالمؤمن يكون باعتماد الخبرة العملية، فتقدير الأضرار يجب أن يكون من طرف رجال مؤهلين و معتمدين لمعاينة الأضرار و ذلك للمادة 31 و المادة 68 من الأمر 15/86 المتضمن لقانون التأمينات الجزائرية ويتحصل المؤمن على التعويض المستحق دون الإضرار بالمؤمن ، و يجب على المؤمن له الذي يطلب من المؤمن الوفاء بالتعويض، أن يثبت قيمة الأمتعة المؤمن عليها أما بالنسبة للبضائع فقد اكتفى المشرع الجزائري بالقول بتقدير الأضرار التي تلحق بالبضائع، بمقارنة قيمة البضائع في حالة الخسارة بقيمتها و هي سالمة في نفس الزمان و المكان، دون التفصيل في كيفية حساب الأضرار و ذلك حسب المادة 944 من قانون التأمينات.

ثانيا : تقدير قيمة التعويض عن التأخير.

تقدر قيمة التعويض الخاصة بأضرار التأخير طبقا للمواد 96، 963، 91 من ق.م.ج ويكون معيار تقدير التعويض على حسب ما لحق المسافرين من ضرر وما فاتته من كسب مثل تأخر التاجر المنتقل عن إبرام صفقة تجارية بسبب عدم التزام الناقل بإيصاله في الوقت المحدد فهنا على الناقل تعويض التاجر المتضرر ويدفع المؤمن للمؤمن له مبلغا لتغطية الأضرار بعد تقديرها .

ثالثا: مقدار الأضرار تقدير قيمة التعويض عن التأخير.

يكون المعيار المطبق هنا هو ما لحق الدائن من ضرر مع الأخذ بعين الاعتبار القيمة المادية و المعنوية للأمتعة المتلفة أو المفقودة، و إلزامية توجيه إعدار طبقا للمادة 961 ق.م.ج، و عموما يعمل الناقل على تحديد سقف التعويض عن الأضرار المتبقية عن التلف أو فقدان الأمتعة بموجب اللوائح و الأنظمة للنشاط، و يمكن استبعاد هذه المبالغ في حالة التدليس أو خطأ الناقل، والتعويض عن الأمتعة المتلفة أو المفقودة يكون للكيلوغرام

الواحد، كما نجد ان عامة الناقلين يعفون أنفسهم من نقل المجوهرات أو يتركوها تحت مسؤولية صاحبها نظرا لارتفاع مبالغ التعويض في حالة فقدانها أو تلفها .

المطلب الثاني : الاختصاص و التقادم في دعوى التأمين البحري :

يختص القضاء ابتدائيا و نهائيا حسب مختلف درجاته، في النظر في دعاوى التأمين سواء تلك الناشئة عن العقد أو غير العقد و هنا لا بد من التمييز بين الإختصاص المحلي و الإختصاص النوعي و كذا الأحكام المتعلقة بالتقدم وفقا لأحكام قانون الإجراءات المدنية والإدارية و قانون التأمين.

الفرع الأول : الاختصاص القضائي في التأمين البحري

يعود الاختصاص للقضاء الداخلي ابتدائيا و نهائيا ،بمختلف درجاته ،بالفصل في النزاعات و الدعاوى التأمين ،عندما تكون أطراف العقد وطنية معا سواء تعلق النزاع بالعقد أو ليس بالعقد ،و يحدد الاختصاص وفقا لقانون الإجراءات المدنية و قانون التأمينات.

أولا : الاختصاص النوعي في دعوى التأمين البحري:

يتحدد الاختصاص النوعي بالنسبة لدعاوى التأمين بصفة عامة و البحرية بصفة خاصة بموجب الأحكام الواردة في قانون الإجراءات المدنية ،في المواد 1 الي 7 منه و يكون علي أساس طبيعة العقد في حدي ذاته أو علي أساس طبيعة الفعل المتسبب في الضرر حسب القواعد العامة .و يكون رفعها أمام الفرع البحري أو التجاري البحري ،حيث التنظيم القضائي الجزائري في بعض المحاكم قد جمع بين النزاعات التجارية و البحرية في فرع واحد ،والسبب في ذلك مع العلم أن الاختصاص المعمول به علي مستوى المحاكم ما هو إلا تقسيم إداري لا أكثر ، لكن الارتباط الموجود بين موضوع المعاملات التجارية ، و موضوع التأمينات يستحسن معه الجمع بينهما، إذ في اغلب الأحيان فان التأمين البحري هي معاملة تجارية حتى ولو كان ذلك لطرف واحد دون الطرف الثاني ،و في حالة ما توفر هناك ارتباط بين الفعل المتسبب للضرر المستوجب للتعويض بموجب عقد التأمين البحري بفعل يعاقب عليه قانون العقوبات فانه يعود الاختصاص للفرع الجزائري أمام المحكمة أو محكمة

الجنایات، و يتم استئنافها أمام الدرجة الثانية أي المجالس القضائية حسب الاختصاص والقرارات الصادرة في هذا المجال تكون قابلة للطعن بالنقض أمام المحكمة العليا ، وتخضع المتابعة القضائية لإجراءات رفع الدعوى و مباشرة الخصومة القضائية المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية .

ثانيا : الاختصاص المحلي:

التامين بصفة عامة منظم بموجب قانون التأمينات رقم 04/06 المعدل و المتمم للأمر 07/95 ، و قواعد الاختصاص القضائي محددة في قانون الإجراءات المدنية ، و بالتالي بالرجوع إلي أحكام هذين القانونين يتضح لنا أن الاختصاص المحلي في نزاعات التامين بصفة عامة و البحرية بصفة خاصة لعدم وجود نص خاص بها ، فنطبق أحكام الاختصاص المحلي الواردة في المواد من 8 إلي 11 من ق ا م ، حيث جاء في الفقرة الأولى من المادة 37 من قانون الإجراءات المدنية ما يلي : "يكون الاختصاص للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه بالنسبة للدعوى الخاصة بالأموال المنقولة و دعوى الحقوق الشخصية العقارية ، و كذلك في جميع الدعوى التي لم ينص فيها علي اختصاص محلي خاص، فان لم يكن لمدعى عليه موطن معروف يعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع في دائرتها محل إقامته، وان لم يكن له محل إقامة معروف ، فيكون الاختصاص للجهة القضائية الواقع بدائرتها أخر موطن له"، كما تضيف نفس المادة انه ترفع الطلبات المتعلقة بالمواد المذكورة أدناه أمام الجهات القضائية دون سواها علي الوجه التالي: " في الدعوى المتعلقة بالشركات، بالنسبة لمنازعات الشركاء أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها المركز الرئيسي للشركة." ¹⁴⁷ بالتالي طبقا لهذه المادة فان الاختصاص يعود لمحكمة إقامة المدين، أي المدعى عليه و ذلك لان اغلب دعوى التامين البحري تتعلق بالتعويض عن أضرار أو تنفيذ التزامات تعاقدية ، أما فيما يتعلق بأحكام نصوص التامين البحري، فانه لا نجد أي نص خاص بالاختصاص القضائي.

¹⁴⁷ عمر بن سعد، المرجع السابق، ص24، و ص25

وعليه تطبق أحكام قانون الإجراءات المدنية، كما يمكن تطبيق نص المادة 26 من القانون 04/06 التي جاءت تحت عنوان الاختصاص و التقادم في الدعاوى المتعلقة بالتأمينات البرية حيث تنص علي ما يلي: " في حالة نزاع يتعلق بتحديد ا لتعويضات المستحقة و دفعها يتابع المدعى عليه ،مؤمن كان أو مؤمن له أمام المحكمة الكائنة بمقر سكن المؤمن له ،مهما كان التأمين المكتتب ".¹⁴⁸

الفرع الثاني: تقادم دعوى التعويض

قد تخضع دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل إلى التقادم، و بالرجوع لنص المادة 308 ق.م.ج فإن دعاوى التعويض المعروضة على القاضي تتقادم بمضي 15 سنة، و يكون تقادم الدعوى المدنية التبعية للدعوى العمومية بمضي 10 سنوات إذا كانت بالنسبة للجنايات و 3 سنوات للجنحة و سنتين بالنسبة للمخالفة و هذه طبقا للمواد 7، 8، 9، من قانون الإجراءات الجزائية سنتطرق في هذا الفرع لدراسة تقادم دعوى التعويض الناشئة عن عقد النقل البحري للأشخاص أولا و تقادم دعوى التعويض الناشئة عن عقد نقل الأمتعة ثانيا.

أولا : تقادم دعوى التعويض الناشئة عن عقد النقل البحري للأشخاص.

يعتبر تقادم دعوى التعويض الناشئة عن عقد النقل البحري للأشخاص من الرحلات البحرية و بالتالي فإنها تخضع لقواعد القانون البحري كما نصت المادة 853 من ق.ب.ج صراحة على أن دعوى التعويض عقد نقل الأشخاص سواء كان التعويض عن الأضرار البدنية أو الوفاة أو فقدان الأمتعة أو الإضرار بها، تتقادم بمرور سنتين¹⁴⁹ و يسري مفعول التقادم في الحالات التالية المذكورة في نص المادة 854 من نفس القانون كالاتي :

¹⁴⁸ مواسى العلجة ، المرجع السابق ،ص202 ، و ص203

¹⁴⁹ زهير قزان و عمر علاي ، المرجع السابق، ص95

1. في حالة الإصابات الجسمانية، ابتداء من تاريخ نزول الراكب .
2. في حالة الوفاة الحاصلة خلال النقل، ابتداء من اليوم المفترض لنزول الراكب .
3. في حالة الإصابات الجسمانية الواقعة خلال النقل و التي يتوفى على إثرها المسافر بعد نزوله من السفينة ابتداء من يوم الوفاة، و لا يمكن أن تزيد هذه المدة عن ثلاث سنوات اعتبارا من يوم نزوله من السفينة.
4. في حالة فقدان الأمتعة أو إلحاق الضرر، اعتبارا من يوم التفريغ، وفي حالة فقدان الكلي للسفينة، اعتبار من اليوم المفترض للتفريغ ويوقف هذا التقادم أو ينقطع وفقا لأحكام القانون العام حسب ما جاءت به المادة 853 من ق ب ج.¹⁵⁰

ثانيا : تقادم دعوى التعويض الناشئة عن عقد نقل الأمتعة .

لقد تدخل المشرع البحري بتنظيم تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل الخاص بالأمتعة أو الأشياء و اقتصر على تحديد مدة التقادم من جهة و كذلك تحديد مبدأ سريان هذه المدة من جهة أخرى، كما جاء في نص المادة 853 من فقرتها الثانية أن الدعوى الناشئة عن حالة فقدان الأمتعة أو إلحاق الضرر يتقادم بمضي سنتين¹⁵¹، ويبدأ سريان تقادم الدعوى اعتبارا من يوم التفريغ في حالة فقدان الأمتعة أما في حالة فقدان الكلي للسفينة فيبدأ سريان التقادم من اليوم المفترض للتفريغ، وتسقط الدعوى ضد الناقل في ظرف 15 يوما من تاريخ استلام أو إنزال الأمتعة التي تعرضت للضرر أو فقدان ويكون هذا التبليغ غير إلزامي إذا كانت الأمتعة مثبتة حضوريا عند استلامها و هذا ما جاء به نص المادة 851 و المادة 852 من ق.ب.ج و تسقط دعوى التعويض لعدة أسباب منها عدم تقديم الاحتجاج أو التبليغ خلال المدة القانونية المحددة أو الميعاد القانوني، كما

¹⁵⁰ أخضع المشرع البحري انقطاع التقادم أو إيقافه لأحكام القانون العام أي إلى القواعد العامة.

¹⁵¹ زهير قزان و عمر علالي ، المرجع السابق، ص95

انه لا يعطي الحق للدائن أن يتمسك بهذا الحق بموجب دعوى أخرى أو حتى في شكل دفع أو طلب مقابل¹⁵².

¹⁵² بن زايد عبدالله، المرجع السابق، ص59

الخاتمة

إن أهمية التأمين على عقد النقل البحري للمسافرين يتأكد من يوم لآخر وهو الأمر الذي جعل المشرع الجزائري يصادق على أحكام العديد من المعاهدات و الاتفاقيات على غرار الإتفاقية الخاصة بالركاب المتسللين المؤرخة في 10 أكتوبر 1957 ، الإتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل المسافرين بحرا و المبرمة ببروكسل في 29 أبريل 1961 ، التي إنظمت إليها الجزائر في 5 يناير 1973 ، الإتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل أمتعة المسافرين بحرا المبرمة ببروكسل في 27 ماي 1967 التي إنظمت إليها الجزائر في 5 يناير 1973 ، إتفاقية اثينا الخاصة بالنقل البحري للركاب و أمتعتهم المبرمة بأثينا في 13 ديسمبر 1974 و التي حلت محل إتفاقتي 1961 و 1967 السابقتي الذكر ، وبروتوكولاتها لسنة 1967 و 1990 و 2002.

و جعل من أحكامها سندا يبني عليه أحكام القانون و التشريع البحري الجزائري وقد سائر المشرع تطور السوق و التجارة في ذلك لتدارك ما أثبتته النقص العملي من قصور لهذه الأحكام ، و يتجلى من خلال تعديله للتقنين البحري مرتين ، الأول في سنة 1998 و الثاني في سنة 2010.

و تتمثل أهم النتائج التي توصلنا إليها من خلال هاته الدراسة إلى ما يلي :

1- أن مسؤولية الناقل اتجاه المسافر في عقد نقل الأشخاص مسؤولية عقدية أساسها الإخلال بالالتزام بضمان سلامة وصول المسافر و أمتعته المسجلة إلى المكان المتفق عليه و في الميعاد المحدد فإذا تخلفت هذه النتيجة قامت مسؤولية الناقل التعاقدية عن تعويض المسافر عن الأضرار البدنية أو المادية التي تلحق به و بأمتعته.

2- تدخل المشرع لحماية المسافرين، و حمل الناقل التزاما ثقيلًا متمثل في الالتزام بتحقيق نتيجة الالتزام بالسالمة، و القرنية التي تفترض الخطأ من جانب الناقل و العالقة السببية بين الخطأ و الضرر ليست مطلقة، بل يستطيع الناقل أن يتفادى هذه المسؤولية التي كانت على عاتقه، و هذا بإثبات أن الضرر وقع بسبب قوة قاهرة، أو خطأ الغير أو من خطأ المسافر.

3- ترفع دعوى التعويض عادة من طرف المتضرر نتيجة تنفيذ العقد و لكي مباشر الدعوى لابد من إتباع إجراءات قانونية تتعلق أساسا بالاختصاص (المحلي و النوعي) حددها المشرع في نص المواد 851 و 852 من القانون البحري.

4- تقادم دعوى التعويض حددها المشرع في نصوص المواد 853 و 854 من القانون البحري، حتى يضمن المتضرر حقه في التعويض في الآجال المحددة.

5- قد تخضع المسؤولية الناشئة عن عقد نقل المسافرين و أمتعتهم إلى التقادم، و هذا بالرجوع إلى النصوص القانونية المنظمة لهذا العقد .

المراجع باللغة العربية:

الكتب العامة :

- 1 الدكتور السنهوري عبد الرزاق احمد ، الوسيط في شرح القانون المدني ،الجزء الثالث .
- 2 الأستاذ عمر بن سعيد الاجتهاد القضائي وفقا لقانون الإجراءات المدنية.

الكتب المتخصصة:

- 1 الدكتور إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه ، مبادئ التأمين ، كلية التجارة ، جامعة الإسكندرية ، الدار الجامعية 2006.
- 2 الدكتور جمال الدين مكناس الدكتور محمد سامر عاشور ، التأمين ، الإجازة في الحقوق ، من منشورات الجامعة الافتراضية السورية، 2018.
- 3 سالم رشدي سيد، التأمين المبادئ الأسس و النظريات، عمان دار الراية للنشر و التوزيع، المملكة الهاشمية الأردنية، 2005.
- 4 الدكتور محمد شريف عبد الرحمان ، عقد التأمين ، كلية الحقوق ، جامعة الزقازيق ، الطبعة الأولى المركز القومي للإصدارات القانونية، 2007 .
- 5 الدكتور محمد شرعان ، الخطر في عقد التأمين ، الكتب القانونية ، توزيع منشأة المعارف بالإسكندرية.
- 6 الدكتور مصطفى كمال طه ، التأمين البحري(الضمان البحري) ، جامعتي الإسكندرية و جامعة بيروت المكتبة القانونية ، الدار الجامعية ، 1994.
- 7 مصطفى كمال طه، أساسيات القانون التجاري و القانون البحري، ط1، مكتبة الوفاء القانونية للنشر و التوزيع، الإسكندرية، (د.ت.ن).
- 8 علي بن غانم، التأمين البحري و ذاتية نظامه القانوني(دراسة مقارنة بين القانون الجزائري، الفرنسي، (الإنجليزي)، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثانية، 2005.
- 9 الدكتور غمان فتحي حسن الجميل ، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص ، المكتب الجامعي الحديث ، الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري و الجامعات المصرية ، سنة 2016.

10 الدكتور عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، ط1، دار الفكر الجامعي للنشر و التوزيع، الإسكندرية، 2007.

11 الدكتور جديدي معراج مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر 2000

12 إبراهيم أبو النجا، التأمين في القانون الجزائري، الجزء الأول، الأحكام العامة طبقا لقانون التأمين الجديد ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر 1983.

13 معراج جديدي ، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية 2005.

المراجع باللغة الأجنبية:

1/ Philippe Delebecque, Droit Maritime Tome 1, DALLOZ ,13eme édition ,2014.

2/ tassel _Yves : assurance maritime éditions technique (juris classeurs .Fasaicule n°-610paris 1992.

3/ latin pierre : -perte de la marchandise pendant le transport maritime revue générale de droit des assurance N°72paris 2001,

4 / latin pierre ; assurance maritime, revu de droit maritime français °587paris 1998,

5 / code civil : dalloze édition 101,

6/ Pierre lureau : les assurances Maritimes, encyclopédie commercial1972

المذكرات و الرسائل الجامعية :

- 1 مولاي بلقاسم ، شرطي الخطر و المصلحة في التأمين البحري ، رسالة دكتوراه في القانون الخاص ، تخصص القانون البحري و النقل ، جامعة تلمسان ، السنة الجامعية 2017/2018.
- 2 منهوج عبد القادر ، النقل البحري للمسافرين و أمتعتهم ، رسالة دكتوراه في القانون الخاص ، القانون البحري و الأنشطة المينائية ، السنة الجامعية 2017/2018.
- 3 بسعيد مراد ، عقد النقل لبحري للبضائع وفق للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية ، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية ،جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، السنة الجامعية 2011/2012 .
- 4 شرين عبد حسن يعقوب ، الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري ، جامعة الشرق الأوسط ، كلية الحقوق ،رسالة ماجستير في القانون الخاص،2010.
- 5 أيمن بن إبراهيم الفهيد ، الخطر في التأمين البحري ، رسالة ماجستير في قسم السياسة الشرعية ، جامعة الإمام بن سعود الإسلامية ، المعهد العالي للقضاء، السنة الجامعية 1432/1433 هجري.
- 6 الأستاذ ملزي عبد الرحمان ، محاضرات في القانون البحري بالمدرسة العليا للقضاء الجزائر 2006/2007.
- 7 الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون ، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو،2012/ 2013
- 8 زهير قزان و عمر علالي ، عقد النقل البري الأشخاص ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون ، كلية الحقوق ، جامعة الجيلاني بونعامة ، 2014 / 2015.
- 9 زرهوني نبيلة، الالتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص ، مذكرة شهادة الماجستير ، كلية الحقوق ، جامعة وهران ، السنة الجامعية 2012/2013.
- 10 يعقوبي صبرينة، عقد التأمين البحري، مذكرة شهادة الماجستير في القانون الخاص ،كلية الحقوق ،جامعة تيزي وزو، السنة الجامعية 2017 .
- 11 براهيم فضيلة ، دعوى التعويض الناشئة عن الرحلات البحرية ، مذكرة شهادة ماستر أكاديمي في القانون ،جامعة قاصدي مرباح ورقلة 2015/2016

المقالات و الدراسات :

- 1 الدكتور روابح فريد ، محاضرات في القانون البحري ، جامعة سطيف محمد الأمين دباغين ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، السنة الجامعية 2014/2013 .
- 2 سليم بو دليو، نهاية مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة المنقولة بحرا في القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية ، مجلة العلوم الإنسانية ، جامعة قسنطينة، العدد 46، سنة 2006.
- 3 الدكتور بوعلام خليل ،محاضرات حول ماستر مهني في القانون البحري ، مسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري و المعاهدات الدولية، أبواب مفتوحة سنة 2018.
- 4 الدكتور بوحجيلة علي ، موجز محاضرات القانون البحري ، جامعة قسنطينة ، كلية الحقوق ، السنة الجامعية 2013/2012.
- 5 الأستاذ بلغازي نور الدين ، نظام المسؤولية المحدودة للناقل البحري للمسافرين و أمتعتهم ، دراسة على ضوء القانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية ، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان، الموقع الإلكتروني ASJP
- 6 الأستاذ خليل بو علام ، حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية ، على ضوء القانون الجزائري و معاهدة بروكسل لسنة 1924 ، المجلة القضائية للمحكمة العليا ، العدد الأول ، بحوث و دراسات ، سنة 2003.
- 7 الدكتور أوسهلة عبد الرحيم ، ماهية عقد النقل البحري وحدود مسؤولية الناقل فيه ، مجلة المحامي ، منظمة المحامين لسيدي بلعباس ، العدد 8 ، لسنة 2017 .
- 8 الأستاذة زرهوني نبيلة، دراسات الإلتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص ، مجلة المحكمة العليا ، العدد الأول ، السنة 2013.

المصادر:

الأوامر:

- 1 الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23/10/1976 المتضمن القانون البحري الجزائري المعدل و المتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في 28/06/1998 و بالقانون رقم 04/10 المؤرخ في 15/08/2010. ج ر 46 المؤرخة في 18-08-2018.
- 2 الأمر رقم 58/75 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975 المعدل و المتمم و المتضمن للقانون المدني الجزائري.
- 3 الأمر 59/75 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري الجزائري المعدل و المتمم.
- 4 الأمر 07/95 المعدل و المتمم بالقانون 04/06 المتضمن لقانون التأمين الجزائري.

القوانين:

- 1 القانون رقم 09/93 المؤرخ في 27-04-1993 المعدل و المتمم لقانون الإجراءات المدنية.

المراسيم:

- 1 المرسوم التنفيذي رقم 203/16 المؤرخ في 25 يوليو 2016 يحدد شروط و كفاءات ممارسة نشاطات النقل البحري الحضري و النزهة البحرية.
- 2 المرسوم التنفيذي رقم 359/11 المؤرخ في 21 دي القعدة عام 1432 الموافق ل 19 أكتوبر سنة 2011 ، يحدد أحكام السلامة المتعلقة بنقل الأشخاص الموجه.

1	مقدمة
5	الفصل الأول: طبيعة وأحكام التأمين في عقد النقل البحري للمسافرين
5	المبحث الأول: مفهوم عقد النقل البحري للمسافرين
8	المطلب الأول: تعريفه عقد النقل البحري للمسافرين و مميزاته
9	الفرع الأول: خصائص عقد النقل البحري للمسافرين
11	الفرع الثاني : العناصر الأساسية لعقد النقل البحري للمسافرين
15	المطلب الثاني: آثار عقد النقل البحري للمسافرين
16	الفرع الأول : أطراف عقد النقل البحري للمسافرين
18	الفرع الثاني: التزامات الناقل البحري و المسافرين
24	المبحث الثاني: عقد التأمين البحري
26	المطلب الأول : خصائص عقد التأمين البحري
27	الفرع الأول : المبادئ التي تقوم عليها عقود التأمين البحري
28	الفرع الثاني: الخصائص الأساسية لعقد التأمين البحري
31	المطلب الثاني: انعقاد عقد التأمين البحري و آثاره القانونية
32	الفرع الأول: أطراف عقد التأمين البحري
37	الفرع الثاني : الخطر محل التأمين البحري:
43	الفرع الثالث : الآثار القانونية المترتبة على عقد التأمين البحري
50	الفصل الثاني: دعاوى التعويض في مسؤولية الناقل البحري للمسافرين
51	المبحث الأول : الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري للأشخاص

53	المطلب الأول: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري للأشخاص.....
53	الفرع الأول : صور مسؤولية الناقل البحري للمسافرين.....
60	الفرع الثاني : حدود مسؤولية الناقل البحري للمسافرين وحالات الإعفاء منها... ..
67	المطلب الثاني : الخطأ و الضرر في مسؤولية الناقل البحري للمسافرين.....
67	الفرع الأول : الخطأ في مسؤولية الناقل البحري للأشخاص.....
70	الفرع الثاني : الضرر في مسؤولية الناقل البحري للأشخاص.....
74	المبحث الثاني : دعوى التعويض في مسؤولية الناقل البحري للأشخاص.....
74	المطلب الأول : دعوى التعويض في عقد النقل البحري للأشخاص.....
74	الفرع الأول : الإجراءات المتعلقة بدعوى التعويض.....
77	الفرع الثاني: تقدير قيمة التعويض.....
79	المطلب الثاني : الاختصاص و التقادم في دعوى التامين البحري:.....
79	الفرع الأول : الاختصاص القضائي في التامين البحري.....
81	الفرع الثاني: تقادم دعوى التعويض.....
84	الخاتمة.....
86	المراجع.....
93	الملاحق.....

الملاحق

- 1 جدول توضيحي لمسؤولية الناقل البحري بين اتفاقية أثينا لسنة 1924 و بروتوكول 2002.
- 2 قرار المحكمة العليا ، الغرفة التجارية و البحرية ، ملف رقم 347564 بتاريخ 2005/01/12
- 3 قرار المحكمة العليا ، الغرفة المدنية ، ملف رقم 392346 بتاريخ 2007/12/18
- 4 الشروط العامة للمؤسسة الجزائرية للنقل لبحري للمسافرين.
- 5 إحصائيات النقل البحري للمسافرين في الجزائر.

Arab Federation of
Chambers of Shipping
(General Secretariat)



الإتحاد العربي
لغرف الملاحة البحرية
(الأمانة العامة)

مسئولية الناقل البحري في اتفاقية أثينا لنقل الركاب و أمتعتهم بحراً

لعام ١٩٧٤ مقارنةً بأحكام بروتوكول عام ٢٠٠٢

الصادر من المنظمة البحرية العالمية I.M.O.

The Liability of the Carriers in Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974 Compared with Protocol of 2002 Issued by the International Marine Organization.

٢٠٠٢ اتفاقية عام	١٩٧٤ اتفاقية عام
<p>• مسئولية الناقل</p> <p>١- لا تتعدى مسؤولية الناقل عن الخسارة الناجمة عن الوفاة أو الإصابة البدنية للراكب الناشئة عن حادث السفينة في أي مناسبة معينة عن ٢٠٥ ألف وحدة حسابية - إلا إذا أثبت الناقل أن الحادث ناشيء عن:-</p> <p>أ- عمل من أعمال الحرب، أو أعمال عدائية، أو حرب مدنية، أو ظاهرة طبيعية غير عادية، أو خاصة حتمية لا يمكن مقاومتها.</p> <p>ب- إذا كان ناشيء كليةً بسبب تصرف أو إهمال عن عمد من طرف ثالث.</p> <p>و إذا تجاوزت الخسارة الحد المذكور يكون الناقل مسؤولاً إلا إذا أثبت أن الحادث لم يقع بخطأ أو إهمال من جانبه.</p> <p>٢- إذا كانت الخسارة الناتجة عن الوفاة أو الإصابة البدنية للراكب ليست بسبب حادث السفينة فإن الناقل لا يكون مسؤولاً إلا إذا كانت</p>	<p>• مسئولية الناقل</p> <p>١- الناقل مسئول عن الضرر الذي يؤدي إلى الوفاة أو الإصابة البدنية للراكب، وكذا الهلاك أو الضرر الذي يلحق بالأمته، وذلك إذا كانت الواقعة التي نجم عنها الضرر قد حدثت أثناء عملية النقل، و تعزى لخطأ أو إهمال الناقل أو تابعيه أو وكلائه الذين يمثلونه أثناء تأدية وظيفتهم.</p> <p>٢- يقع عبء إثبات الحادث على عاتق المدعى.</p> <p>٣- يفترض خطأ أو إهمال الناقل أو تابعيه أو وكلائه - إلا إذا ثبت العكس - و ذلك إذا كانت الوفاة أو الإصابة البدنية للراكب، أو الهلاك أو الضرر الذي لحق بالأمته الموجودة بالقمرة ناشيء عن أو له صلة بغرق السفينة أو تصادمها أو جنوحها أو انفجار أو حريق أو عيب ألم بها.</p> <p>و بالنسبة للهلاك أو الضرر الذي يصيب البضائع الأخرى فإن الخطأ أو الإهمال يفترض - إلا إذا ثبت العكس - بصرف النظر عن طبيعة الحادث الذي تسبب عنه الهلاك أو الضرر، و في غير ذلك من الحالات يقع</p>

المقر الدائم للاتحاد: ٢٧٧ طريق الجيش - ستانلي - الدور الثالث - الإسكندرية - مصر

تليفون / فاكس: ٥٢٢٢٣١٤ (٢ خط)

بريد إلكتروني: Info@arabfcs.org

WWW.ARABFCS.ORG

**Arab Federation of
Chambers of Shipping
(General Secretariat)**



**الإتحاد العربي
لغرف الملاحة البحرية
(الأمانة العامة)**

<p>الحادثة التي سببت الخسارة ترجع إلى الخطأ أو إهمال منه، و يقع عبء إثبات هذا الخطأ أو الإهمال على المدعى.</p> <p>٣- إذا نتج عن الخسارة هلاك أو ضرر للأمتعة الموجودة بالقمرة، فإن الناقل يكون مسئولاً إذا نشأ الحادث الذي تسبب في هذه الخسارة بخطأ أو إهمال منه، و هو مفترض في هذه الحالة.</p> <p>٤- و يكون الناقل مسئولاً أيضاً عن الخسارة التي تؤدي إلى الهلاك أو الضرر بالأمتعة الأخرى إلا إذا أثبت أن الحادث الذي نجمت عنه هذه الخسارة قد حدث بدون خطأ أو إهمال منه.</p> <p>٥- المقصود بحادث السفينة: غرقها، إقلاها، تصادمها، جنوحها، انفجار أو حريق بالسفينة، أو أى عيب بها.</p> <p>- و يتضمن الخطأ أو إهمال الناقل خطأ أو إهمال تابعيه و من يمثلونه في نطاق أعمال وظيفتهم.</p> <p>- و يعنى عيب في السفينة أى خلل في أداها لوظيفتها، أو التقصير و عدم الموائمة مع قواعد السلامة المطبقة بالنسبة لأى جزء من السفينة أو آلتها.</p> <p>- لا تشمل الخسارة الأضرار الناشئة عن توقيع عقوبة أو لأجل العبارة.</p> <p>- تنشأ مسئولية الناقل عن الخسارة الناجمة عن الحوادث التي تقع أثناء عملية النقل، و يقع على المدعى عبء إثبات ذلك.</p> <p>- لا تحول الإثباتية دون رجوع الناقل إلى طرف ثالث.</p>	<p>عبء إثبات الخطأ أو الإهمال على المدعى.</p> <p>٤- الناقل غير مسئول عن الهلاك أو الضرر الذي يلحق بالنقود و السندات القابلة للتداول و الذهب و المشغولات الفضية و المجوهرات و الحلوى و الأعمال الفنية، أو أية أشياء أخرى ذات قيمة إلا إذا تم إيداعها لدى الناقل بالأمانات - حينئذ يكون الناقل مسئولاً فسي حدود ١٨ ألف فرنك إلا إذا اتفق على حد أعلى.</p> <p>٥- إذا أثبت الناقل أن الوفاة أو الإصابة البدنية للراكب أو أن هلاك الأمتعة أو إلحاق الضرر بها كان بسبب خطأ أو إهمال الراكب أو إسهامه في هذا الخطأ أو الإهمال - يجوز للمحكمة أن تستبعد مسئولية الناقل كلياً أو جزئياً طبقاً لأحكام القانون الذى تطبيقه المحكمة.</p>
--	--

المقر الدائم للاتحاد: ٢٧٧ طريق الجيش - ستانلى - الدور الثالث - الإسكندرية - مصر

تليفون / فاكس: ٥٢٢٢٣١٤ (٢ خط)

بريد إلكتروني: Info@arabfcs.org

WWW.ARABFCS.ORG

ملف رقم 347564

الغرفة التجارية والبحرية

ملف رقم 347564 قرار بتاريخ 2005/01/12

قضية (المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين) ضد (أ-ب ومن معه)

الموضوع : نقل بحري - نقل مسافرين - مسؤولية الناقل .

المبدأ : الناقل البحري للمسافرين، مسؤول عن عدم
برمجة باخرة، في التاريخ المحدد في تذكرة السفر.

إن المحكمة العليا

في جلستها العلنية المنعقدة بمقرها الكائن ، بشارع 11 ديسمبر
1960 الأبيار- الجزائر .

بعد المداولة القانونية أصدرت القرار الآتي نصه :

بناء على المواد : 231، 233، 239، 244، 257 وما يليها من
قانون الإجراءات المدنية .

بعد الإطلاع على مجموع أوراق ملف الدعوى وعلى عريضة الطعن
بالنقض المودعة بتاريخ 20 جانفي 2004 .

بعد الإستماع إلى السيد/ قريبي أحمد المستشار المقرر في تلاوة تقريره المكتوب وإلى السيد/ باليط إسماعيل المحامي العام في تقديم طلباته المكتوبة.

حيث أن (المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين) طعنت بطريق النقض بتاريخ 20 جانفي 2004 بواسطة عريضة قدمها محاميها الأستاذ (آيت عمار إيدر) المقبول لدى المحكمة العليا ضد القرار الصادر عن مجلس قضاء عنابة في 2003/10/06 القاضي بتأييد الحكم المستأنف .

حيث أن المطعون ضدهما (أ س)- (أ م) قد بلغا بعريضة الطعن ولم يقدموا مذكرة جواب طالب:

حيث أن الطعن بالنقض قد استوفى شروطه القانونية لذلك فهو مقبول شكلا.

عن الوجه الأول : المأخوذ من خرق قواعد جوهرية للإجراءات خرق

المادة 467 من ق إ م

بدعوى أن الممثل القانوني للمؤسسة (المدير العام) لم يبلغ ولم يكلف بالحضور لا أمام المحكمة ولا أمام المجلس وأن الدعوى رفعت أمام القاضي المدني بدلا من القاضي التجاري مما أدى إلى خرق الإختصاص النوعي.

حيث أن الأطراف كانت حاضرة أمام المجلس وقدمت مذكراتها وبالتالي فإن الإجراءات الأولية للخصومة قد احترمت وأن الجهة الفاصلة مختصة خلافا لما جاء في الوجه مما يجعل الوجه غير مؤسس .

عن الوجه الثاني: المأخوذ من إنعدام الأساس القانوني.

بدعوى أن التذكرة كانت مفتوحة وكان على المسافرين تأكيد الحجز ليتم تحديد التاريخ والباخرة الناقلة ، ومع ذلك فإن المجلس أكد خطأ المؤسسة بدون دليل ودون أساس قانوني وحكم عليها بالتعويض .

حيث يستفاد من وقائع القرار وحججياته أن قضاة المجلس الذين أسندوا مسؤولية الخطأ إلى المؤسسة الناقلة وحكموا عليها بقيمة التعويض قد أشاروا إلى أن المؤسسة التي قامت ببيع التذكرة لم تبرمج باخرة بالتاريخ المذكور في التذكرة وبالتالي فإن الحكم عليها كان مؤسسا على خلاف ما ذكر في الوجه.

عن الوجه الثالث : المأخوذ من إنعدام وقصور الأسباب

بدعوى أن المجلس لم يحدد أسباب الخطأ المسند إلى الطاعنة ولم يبين أن المطعون ضدهما قد تقدما إلى مصالح المؤسسة بمرسليا يوم: 2001/07/21 أو غيره من الأيام لحجز مكان للعودة .

حيث يتبين من أسباب القرار أن قضاة المجلس قد أشاروا في حجتهم إلى أن المسافرين - المطعون ضدهما - قد تقدما إلى مصالح المؤسسة بمرسليا يوم 2001/07/21 ولا حظا عدم وجود باخرة مبرمجة لنقل المسافرين نحو مدينة (سكيكدة) الأمر الذي أدى إلى إسناد الخطأ إلى المؤسسة والحكم عليها بالتعويض المناسب.

حيث أن الأسباب المذكورة كافية مما يجعل الوجه غير مؤسس .

عن الوجه الرابع: المأخوذ من خرق القانون الصادر في 19/12/2004
 بدعوى أن المجلس أخطأ في قراءة وفهم بيانات العقد الخاصة بشروط تنفيذه
 وتكميل محتواه، مع أن التذكرة كانت مفتوحة وبقيت كذلك إلى اليوم.
 حيث أن قضاة المجلس، قد قاموا بفحص وسائل الدفاع وانتهوا إلى
 وجود تذكرة مؤرخة سلمت لهما من المؤسسة بعد دفع ثمنها ، وأن هذه
 التذكرة قد حددت تاريخ النقل نحو مدينة سكيكدة .
 حيث أن قضاء مجلس عنابة كان مطابقا للقانون مما يجعل الوجه غير
 مؤسس .

هذه الأسباب

تقضي المحكمة العليا :

- بقبول الطعن بالنقض شكلا و برفضه موضوعا .
 - وإبقاء المصاريف على الطاعن.
- بذا صدر القرار ووقع التصريح به في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ
 الثاني عشر من شهر جانفي لسنة ألفين وخمسة من قبل المحكمة العليا الغرفة
 التجارية والبحرية والمترتبة من السادة الآتية أسماؤهم :

ملف رقم 347564

الغرفة التجارية والبحرية

نائب رئيس المحكمة العليا	بوعروج حسان
المستشار المقرر	قريني أحمد
رئيسة قسم	مستيري فاطمة
المستشار	معلم اسماعيل
المستشار	مجير محمد

بمضور السيد / معلم رشيد المحامي العام وبمساعدة السيد / سباك رمضان

أمين الضبط .

ملف رقم 392346

الغرفة المدنية

ملف رقم 392346 قرار بتاريخ 2007/12/18

قضية شركة سوريا للطيران ضد (ف-م)

الموضوع : نقل أشخاص جوا-مسؤولية-عقد النقل الجوي-تعويض-
مسؤولية الناقل.

اتفاقية فارسوفيا (1929) : المادة 18.

مرسوم رقم : 64-74.

ج.ر. رقم 26 لسنة 1964.

المبدأ : يكون ناقل المسافرين جوا مسؤولا عن ضياع أمتعتهم طبقا
لشروط عقد النقل والمادة 18 من اتفاقية فارسوفيا.

إن المحكمة العليا

في جلستها العلنية المنعقدة بها بشارع 11 ديسمبر 1960 بن عكنون الأبيار
الجزائر.

بعد المداولة القانونية أصدرت القرار الآتي نصه :

وبناء على المواد (231،233، 235، 239، 244 ، 257) وما يليها من
قانون الإجراءات المدنية.

بعد الإطلاع على مجموعة أوراق ملف الدعوى وعلى عريضة الطعن بالنقض
المودعة يوم 12 أفريل 2005.

مجلة المحكمة العليا - العدد الثاني 2008

وبعد الاستماع إلى السيدة زرهوني بطاش زوليخة المستشارة المقررة في تلاوة تقريرها المكتوب وإلى السيد صحراوي عبد القادر المحامي العام في تقديم طلباته المكتوبة.

حيث طلبت الطاعنة شركة سوريا للطيران الممثلة بمديرها- بواسطة محاميها الأستاذ سلال يحيى المعتمد لدى المحكمة العليا نقض القرار الصادر عن مجلس قضاء الجزائر الغرفة المدنية بتاريخ 2004/05/22 القاضي :
في الشكل : بقبول الاستئناف.

وفي الموضوع : تأييد الحكم المعاد الصادر عن محكمة سيدي أحمد بتاريخ 2002 /06/02 في جميع مقتضياته والذي قضى في الشكل بضم القضية رقم 2316 للقضية رقم 2302 لوجود ارتباط بينهما عملا بنص المادة 91 من قانون الإجراءات المدنية وقبول المعارضة شكلا لورودها في الآجال القانونية المقررة وفي الموضوع تأييد الحكم المعارض فيه الصادر في 2001/01/14 الذي قضى بإلزام المدعى عليها بتسليمها للمدعين أمتعتهم التي كانت على عاتق مسؤوليتها نقلها للجزائر على متن طائرتها تحت غرامة تهديدية قدرها 100 دج يوميا تسري من تبليغ الحكم وفي حالة ضياعها دفع مقابلها نقدا وكذا تعويض ثلاثون ألف دينار جزائري.

حيث أن المطعون ضدهم غير ممثلين.

حيث أن النيابة العامة قدمت طلباتها المكتوبة الرامية إلى رفض الطعن.

حيث أن الطعن بالنقض قد استوفى أوضاعه القانونية فهو مقبول شكلا.

حيث تستند الطاعنة في طلبها إلى وجه وحيد للنقض.

الوجه الوحيد المأخوذ من انعدام وقصور وتناقض الأسباب :

مفاده أن قضاة المجلس قصرُوا في تعليل قرارهم ذلك أنهم تجاهلوا دفع الطاعنة و الوثائق المحتج بها لتبريرها، سيما تلك المتعلقة بعدم احترام المدعى عليهم

في الطعن للتشريع المعمول به في مادة النقل الجوي إذ أن المدعى عليهم في الطعن ادعوا بأن أمتعتهم بوزن إجمالي قدره 209 كيلوغرام في حين أن الوزن المسموح به للمسافر الواحد لا يتعدى 20 كيلوغرام وبذلك يكون وزن أمتعة المطعون ضدهم سوى بمائة 100 كيلوغرام وأن على خلاف ما ذكر في أسباب القرار المطعون فيه وزن 20 كيلوغرام المسجل بالتذاكر دليل على أن التشريع لا يجوز أن يفوق وزن أمتعة المسافر الواحد 20 كيلوغرام وزيادة على ذلك تأخر المطعون ضدهم عن التصريح في ضياعهم أمتعتهم بعدم مسؤولية الطاعنة عن ضياعها - مما يعرض القرار المطعون فيه للنقض والإبطال.

عن الوجه الوحيد :

حيث أن النعي بهذا الوجه غير صحيح ذلك انه بالرجوع إلى القرار المطعون فيه المؤيد للحكم المستأنف يتبين أن قضاة المجلس سببوا قضائهم تسبباً كافياً لا يشوبه أي تناقض إذ أجابوا على دفوع الطاعنة اعتماداً على الوثائق المقدمة بملف القضية ميرزين بان التذاكر المستظهرة من قبل المطعون ضدهم ووصولات تسجيل أمتعتهم تفيد تعاقدها معهم قصد نقلهم و توصيل أمتعتهم وعلى خلاف ما تدعيه الطاعنة قضاة الموضوع ولتعليل رفضهم لدفعها بانعدام مسؤوليتها عن ضياع أمتعة المطعون ضدهم بحجة عدم إعلانهم عن ضياعها فور وصولهم إلى مطار الجزائر وقبل عبورهم الحزام الجمركي -أوضحوا بأن البرقيات الرسمية الصادرة عن مصلحة الاستعلامات الخاصة بالأمتعة، لدى مطار الجزائر هوارى بومدين تثبت أن احتجاج المطعون ضدهم بشأن عدم وصول أمتعتهم و تمكينهم منها، حصل فور وصولهم بهذا المطار -وأنه مؤكد من البرقية الرسمية الصادرة عن مطار سوريا دمشق بتاريخ 1999/11/07 أن أمتعتهم لم تنقل إذ بقيت بمطار دمشق -وقضاة المجلس اعتماداً على هذا التسبب الكافي وعلى شروط عقد النقل والمادة 18 وما يليها من اتفاقية فارسوفي توصلوا إلى تحميل الطاعنة مسؤولية

الغرفة المدنية

ملف رقم 392346

ضياح أمتعة المطعون ضدهم والتصريح بصواب الحكم المستأنف القاضي بإلزامها بتسليمها لهم و في حالة ضياعها دفع لهم مقابلها نقدا.
وعليه فالوجه غير مؤسس يتعين رفضه ومعه رفض الطعن.
حيث أن طبقا للمادة 270 من قانون الإجراءات المدنية خاسر الطعن يتحمل المصاريف القضائية.

فلهذه الأسباب

قررت المحكمة العليا

قبول الطعن شكلا ورفضه موضوعا.
إبقاء المصاريف القضائية على عاتق الطاعنة.
بذا صدر القرار ووقع التصريح به في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ الثامن عشر من شهر ديسمبر سنة ألفين وسبعة ميلادية من قبل المحكمة العليا-الغرفة المدنية المترتبة من السادة :

بوزياني نذير	رئيسا
زرهوني بطاش زوليخة	المستشارة المقررة
سعد عزام محمد	المستشار
كراطار مختارية	مستشارة
حفيان محمد	مستشارا

بمضور السيد صحراوي مليكة المحامية العامة،
وبمساعدة السيد كمال حفصة أمين ضبط.

RECOMMANDATIONS ET RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

Au niveau de l'agence :

- Lors de l'achat du titre de transport, la réservation est obligatoire en aller et retour.
- Des tarifs réduits sont proposés ; informez-vous sur les différentes réductions et tarifs promotionnels ainsi que sur les conditions de leur octroi.
- Vérifier que les coupons bord « aller » et « retour » figurent bien dans le billet que vous venez d'acquérir. (spécimens 1,2,3 et 4/ p.7)
- La validité du billet est d'une (01) année à compter de sa date d'émission. Toute perte de billet entraînera l'achat d'un autre titre de transport. Il y a lieu d'informer immédiatement l'agence émettrice qui procédera à la diffusion de l'information pour éviter toute utilisation frauduleuse. Toutefois le billet égaré pourrait être remboursé au terme de sa validité, s'il n'a pas évidemment été utilisé. Tout remboursement de billet (dans la limite de sa validité) est soumis à une retenue de 10%.
- En cas de modification (changement de date ou trajet), une taxe est perçue par personne, par véhicule et par traversée.
- Lors de tout litige, le client devra être en mesure de fournir le(s) billet(s) et la ou les carte (s) d'accès relatifs à la traversée.

Au niveau du port d'embarquement :

Passagers :

- Être muni d'un titre de transport maritime avec une réservation.
- L'heure du début de l'embarquement des passagers est de quatre heures avant l'heure de départ prévue.
- L'heure de fin d'enregistrement des passagers est de une (01) heure avant l'heure de départ prévue
- Vérifier que les coupons bord « retour » n'ont pas été arrachés par erreur lors des opérations d'enregistrement le jour du départ. (spécimens 2 et 4 /p.7)
- Les enfants de moins de 14 ans, pour des raisons de sécurité, ne peuvent voyager seuls. Ils devront être confiés à des parents ou des amis qui en prendront la responsabilité.
- Les enfants de plus de 14 ans et moins de 18 ans non accompagnés sont admis à bord sous réserve d'une décharge signée des parents dégageant la responsabilité de l'entreprise.
- Les femmes enceintes : présentation d'un certificat de grossesse. Au-delà de six mois de grossesse, l'avis du médecin de bord est obligatoire.

Véhicules :

- Titre de transport avec réservation.
 - L'heure du début de l'enregistrement des véhicules est de quatre (04) heures avant l'heure de départ prévue. Il est recommandé pour les passagers voyageant avec leur véhicule de se présenter dès le début des opérations d'enregistrement.
 - L'heure de fin d'enregistrement des véhicules est de 1h30 avant l'heure de départ prévue.
 - Toute voiture de tourisme dépassant une hauteur de 1,70 m (par suite d'une surcharge de la galerie sur le toit) pourrait être refusée à l'embarquement. Les bagages en surcharge de la galerie pourront être enregistrés au service « Bagages ».
- Exceptionnellement et dans la limite des places disponibles, une dérogation pourra être accordée si la hauteur est comprise entre 1,70 m et 2,30 m ; dans ce cas-là une surtaxe sera perçue au port d'embarquement.
- Tout véhicule à l'embarquement doit être en état de marche et ne doit pas présenter de danger au navire, telles que des éventuelles fuites.

Bagages :

Limitation des bagages à main à deux valises ou deux sacs de voyage n'excédant pas 15 kg chacun.

En plus des bagages à main, enregistrement et transport gratuit en bagages de cale (sauf frais d'invention et taxe d'enregistrement) de ligne de France :

- 60 kg pour les passagers de la classe « cabine ».
- 30 kg pour les passagers de la classe « économique ».

Ligne d'Espagne :

- 60 kg pour les passagers de la classe « cabine » et « économique ».

Il est à signaler que l'entreprise n'est pas responsable des bagages non enregistrés.

Pour éviter d'éventuels désagréments, notamment durant la saison estivale, les passagers-piétons et les passagers véhiculés réservés sont invités à respecter la date de voyage portée sur le titre de transport.

Ceux qui n'ont pas réservé sont priés de ne pas se présenter au port.

Leur embarquement n'est pas garanti.

Toutefois, une liste d'attente est ouverte au niveau du précontrôle.

Il est à signaler cependant que l'inscription en liste d'attente n'ouvre pas droit automatiquement à l'embarquement.

Cela s'effectuera en fonction des places disponibles à bord du navire, par type de véhicule et par ordre numérique de la liste.

FORMALITES A EFFECTUER DANS LES PORTS ALGERIENS

IMPORTANT :

- La réglementation algérienne interdit toute importation et transport d'armes à feu sauf autorisation délivrée par les autorités concernées.

- La détention, l'usage et le trafic de stupéfiants sont sévèrement réprimés par la loi algérienne (ordonnance n°75.09 du 17 février 1975 et le décret n°94.02 du 5 mars 1994).

** Pour la sécurité des passagers, il est préconisé de :

- Faciliter la tâche aux services de sécurité ;
- Ne pas abandonner les bagages ;
- Ne pas accepter de transporter les bagages d'un autre passager ;
- Signaler tout bagage abandonné.

DEBARQUEMENT DANS LES PORTS ALGERIENS**POLICE****Passagers**

- Passeport en cours de validité.
- Visa pour les étrangers ainsi que les algériens titulaires du passeport français et démunis de document (s) justifiant leur nationalité d'origine.
- Remplir la fiche de police « entrée » passagers (spécimens 7 / p.13)

Autos passagers

- Présentation de la carte grise
- Remplir la fiche « entrée » véhicule (spécimens 8 / p.13)

DOUANES

Passagers

- Présentation du passeport et de la déclaration de devises et objets de valeur dûment remplie (spécimens 5 / p.13)

Autos passagers

- Remplir la demande du titre de passage en douane (TPD) (spécimen 6 /p.13), et la déclaration de devises et objets de valeur.
- Les services des douanes, sur présentation du formulaire de demande de TPD, du passeport en cours de validité, de la carte de résidence et de la carte grise du véhicule, délivre un TPD (imprimé informatisé) et mentionnent l'entrée en territoire national du véhicule par l'apposition d'un cachet sur le passeport du passager.
- Pour les véhicules importés à titre individuel, les formalités se font sur présentation d'une licence ou passeport. Pour cela, les services des douanes délivrent un TPD sans cacheter le passeport du passager.

EMBARQUEMENT DANS LES PORTS ALGERIENS

PRECONTROLE ENTMV

Passagers

- Présentation du titre de transport et du passeport. Il vous sera délivré une carte d'accès à bord selon la classe réservée (spécimens 11, 12, 13 et 14 / p.14)
- Une fois l'accès à bord, vous devez garder en votre possession le dernier volet de la carte d'accès.

Autos passagers

- Présentation de la carte grise, du titre de transport et du passeport.
- Il vous sera remis une fiche de contrôle auto à accrocher sur le pare-brise de votre véhicule. Cette fiche sera contrôlée par les services de police et de douane avant l'accès à bord.

POLICE

Passagers

- Passeport en cours de validité
- Visa ou carte de résidence.
- Fiche de police « sortie » passagers dûment remplie. (spécimen 9/ p.13)
- Carte d'accès à bord délivrée par le précontrôle ENTMV
- Autorisation paternelle pour les mineurs de moins de 19 ans, délivrée par les commissariats, pour les résidents à l'étranger.
- Attestation d'inscription au service national pour les personnes âgées de 18 à 20ans.
- Carte militaire ou bien sursis militaire pour les personnes âgées de plus de 20ans
- Pour les binationaux (Français/ Algérien) un justificatif des autorités militaires de l'un des deux pays est accepté
- Ne sont concernés par les dispositions du service national ceux qui sont nés avant le 30 octobre 1959.

Autos passagers

Présentation de :

- La carte grise

- D'une fiche de police véhicule « sortie » dûment remplie. (spécimen 10/ p.13)

DOUANES

Autos passagers

- Présentation du passeport remise du TPD. La régularisation du « retour » du véhicule se fera par l'apposition d'un cachet sur le passeport. En cas de perte du TPD, il y a lieu de fournir une déclaration de perte délivrée par les services de police ainsi que l'attestation de transport établie par les services portuaires de l'ENTMV.
- Pour les véhicules nationaux (immatriculés en Algérie) présentation de la carte grise et de la procuration dans le cas ou le véhicule ne serait pas au nom du propriétaire.

CONDITIONS GENERALES ALGERIE FERRIES

PASSAGERS :

ART.1

Le présent contrat est régi par la convention internationale signée à Bruxelles le 29 avril, mais seulement dans le cas et limites où ce texte légal est obligatoire pour les parties et, en outre, par les conditions et stipulations mentionnées ci-après.

ART.2

- Ce billet est personnel et ne peut être cédé.
- Les passagers doivent être à bord une heure au moins avant l'heure fixée pour le départ.
- Quelle que soit la date de délivrance du présent billet, il est expressément convenu que le prix du passage sera toujours calculé d'après les tarifs en vigueur au jour de l'utilisation, en conséquence, le porteur du présent s'engage formellement à s'acquitter, en cas de hausse des tarifs, du montant de l'augmentation avant son embarquement.
- Le prix du passage doit être payé intégralement avant l'embarquement. Le prix des billets à bord est majoré de 10%.
- Le prix du passage est acquis à tout événement. Toute fois, le passager peut annuler son contrat en le notifiant par écrit aux transporteurs au moins dix jours avant la date annoncée pour le départ. En ce cas il lui sera remboursé ce qu'il aura payé, sous déduction de 10% du prix total du passage. Ce billet n'est valide que pour le départ indiqué ci-contre. S'il ne porte aucune date de départ il ne pourra être utilisé que durant l'année qui suivra la date de son émission. Passé ce délai il deviendra nul, même pour en obtenir le remboursement.

ART.3

Les passagers s'engagent à se soumettre dans tous les cas au règlement établi par l'entreprise à bord de ses paquebots. – Ils n'ont accès qu'aux locaux de la classe indiquée sur leurs billets, sauf autorisation du commissaire. Tout contrevenant devra payer le supplément du passage au tarif (majoré de 50%) de la classe la plus élevée, sans préjudice de toute poursuite.

ART.4

L'entreprise conserve le droit de substituer l'un de ces paquebots à celui annoncé pour le départ. Le tarif du paquebot mis en service sera appliqué suivant qu'il sera supérieur ou inférieur au tarif premièrement annoncé, le passager devra acquitter le supplément ou obtiendra le remboursement de la différence des tarifs.

ART.5

Il est alloué à chaque passager adulte, pour ses bagages, une franchise de 60KG en classe cabine et 30 Kg en classe économique sur les lignes ALGERIE- FRANCE et vice versa.

ART.6

Les passagers s'engagent à ne pas charger comme bagages des objets autres que ceux qui sont à l'origine personnel du passager, notamment des marchandises. Tout contrevenant, devra payer le double frais et ni le capitaine, ni l'entreprise n'encourent aucune responsabilité pour pertes ou dommages.

ART.7

Il est interdit d'embarquer ou de placer dans ses bagages une matière inflammable, explosive ou dangereuse ou bien des objets dont l'importation ou l'exportation est prohibée, ou non conforme aux lois,

règlements de douanes et de police. Tout contrevenant à cette interdiction est passible par ce seul fait, d'une pénalité de 200DA envers l'entreprise, sans préjudice de la responsabilité qu'il aura encouru vis à vis de l'entreprise des dommages et dépenses pouvant résulter de leur embarquement et sans préjudice de pénalité et dictées par les lois algériennes et Etrangères.

ENTREPRISE PORTUAIRE DE MOSTAGANEM

Le trafic des passagers en hausse



Une année 2017 record et de bon augure pour les perspectives de 2018, avec la très attendue ouverture d'une autre ligne maritime Mostaganem-Marseille.

L'entreprise portuaire de Mostaganem (EPM) a établi, dimanche, le bilan des activités du port des voyageurs, et à la lumière des chiffres communiqués nous constatons une véritable hausse du trafic des ferries en 2017 qui s'élève à 114% par rapport à 2016.

Dans le même contexte, 70 623 véhicules ont transité par ce port dans la même année, soit une augmentation de 124% contre 31 407 véhicules en 2016, traduisant ainsi les efforts des compagnies du pavillon national et étrangères.

Une année 2017 record et de bon augure pour les perspectives pour 2018, avec la très attendue ouverture d'une autre ligne maritime Mostaganem-Marseille. La SNMTV souligne, en outre, qu'elle devrait enregistrer d'excellentes performances à Mostaganem avec une hausse de son chiffre d'affaires.

Dans cette dynamique, 211 dessertes de transport de voyageurs entre le port de voyageurs de Mostaganem et ceux de Barcelone, Valence et Alicante (Espagne) ont été

déjà confirmées. La direction de l'EPM a dévoilé également en détail les statistiques du trafic global des marchandises durant la même année 2017, où le nombre global des navires ayant touché le port de Mostaganem s'élève à 285, contre 223 navires à la même période de l'année précédente, soit une augmentation de 28% (+ 62 navires) marquée principalement par l'escale de 92 car-ferries. Les familles de produits qui sont en hausse sont les produits agricoles (+148), les produits métallurgiques, les minéraux & matériaux de construction (-95%), les produits pétroliers (-39%) et les engrais (-41%). Concernant les projets d'extension, le projet du 3e bassin a été lancé en 1998 dont l'étude est réactualisée par le bureau d'études Sogreah Algérie en mars 2011. L'ouvrage prévu dans le prolongement naturel du site du port à partir du môle sud-ouest demeure en souffrance, faute de budget suffisant à sa réalisation. Il était censé apporter un gain en efficacité par la mise en place d'installations modernes, tel un terminal céréalier, un terminal à conteneurs et un terminal roulier, un tirant d'eau atteignant 14 m, des espaces de stockage considérables.

M. Salah