

ماهية عقد النقل البحري للمسافرين وحدود مسؤولية الناقل فيه

د/ أوسهله عبد الرحيم¹

مقدمة:

إن من أهم صور استغلال السفينة تجارياً هما صورتا نقل البضائع ونقل الأشخاص، ولما أفردنا للصورة الأولى الباب الأول من رسالة الحال، فإنه بقي لنا أن نفصل تحت هذا الباب عقد نقل المسافرين بحراً، والذي لا يقل أهمية قانونية واقتصادية عن عقد نقل البضائع، ذلك أن نقل الأشخاص بطريق البحر كان ذاتاً ومنتشراً منذ حضارات ما قبل الميلاد بالنظر إلى استتباب الأمن في البحار وانتظام المواصلات البحرية وهو العلاقات بين مختلف الدول وازدهار السياحة وحركة الهجرة إلى البلاد الجديد، وبقي هو النقل البحري مشهوداً إلى غاية العشرينات من القرن الماضي أين ظهر النقل الجوي الذي ساهمت خصائصه العديدة في زوال الخطوط البحرية وانكماش في الأداء التجاري للنقل البحري للأشخاص مما دفع الناقلين إلى ابتداء صورة جديدة من نقل الأشخاص عبر البحر وهي الرحلات السياحية البحرية التي تسمح للسياح بمتعة لا يتيحها لهم ركوب الطائرة.

وقد وضعت في شأن نقل المسافرين بحراً العديد من المعاهدات الدولية تماشياً مع التطور العملي والقانوني لهذا العقد، ولعل أهم هذه المعاهدات تلك المبرمة في بروكسل الأولى منها خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر في 29 أبريل 1921 وهي تعني بوجه خاص بتنظيم مسؤولية الناقل البحري قبل الركاب، والثانية خاصة بالركاب المتسللين في 10 أكتوبر 1957، أما الثالثة فانصبت على نقل أمتعة الركاب بحراً في 27 ماي 1967، أما في أئينا فأبرمت في 10 ديسمبر 1973 المعاهدة الخاصة بالنقل البحري للركاب وأمتعتهم لتحل محل معاهدي بروكسل أعلاه الثانية والثالثة².

أما المشرع الجزائري فقد أولى عقد نقل المسافرين بحراً أهمية قانونية بالغة سيما بمصادقته على المتماشي من العهود الدولية مع تشريعه الوطني وواقعه الاقتصادي من جهة، أو من جهة أخرى بتقنين أحكام تشريعية وتنظيمية أهمها ما جاء في القانون البحري، ولتفصيل ذلك لا بد أولاً تحديد ماهية عقد النقل البحري للمسافرين، أما المبحث الثاني فسنعرضه للأحكام القانونية للمسؤولية المترتبة على المدين المتخلف عن تنفيذ أي من الالتزامات المتعلقة في ذمته وذلك كله على ضوء أحكام القانون الجزائري.

1 - أستاذ محاضر - ب - كلية الحقوق و العلوم السياسية - جامعة سيدي بلعباس.
2 - مصطفى كمال طه، القانون البحري، الدار الجامعية الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 1998، ص ص 331 - 332.

المبحث الأول: ماهية عقد النقل البحري للأشخاص وآثاره.

ما من شك أن تحديد ماهية هذا العقد هو من الأهمية بمكان سيما وأن ذلك سيحدد تعريفه وتكوينه وإثباته وأنواعه أو صوره وهو ما يسمح للدارس أن يميز هذا العقد عن غيره وشبيهه من العقود المسماة، وبالتالي ما يتيح تحديد الآثار القانونية المترتبة على إبرام هذا العقد.

لذلك الغرض سيتم التطرق في مطلبين أولهما نخصص لتعريف عقد النقل البحري للمسافرين وكيفية تكوينه وإثباته، أما المطلب الثاني فنخصصه للرحلات البحرية السياحية.

ونبحث تحت هذا العنوان تعريف هذا العقد وخصائصه، ثم تكوينه وإثباته وأنواعه.

المطلب الأول: تعريف عقد النقل البحري للمسافرين، تكوينه وإثباته.

إن الأهمية القانونية المبرزة لهذا العقد نظراً للأحكام الدولية والوطنية المنصبة على تنظيمه هي ما يدفعنا إلى دراسة مفهومه وتكوينه ثم إثباته على ضوء الفقه والقانون.

الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري للمسافرين وخصائصه.

ذهب بعض الفقه إلى تعريف عقد النقل البحري للمسافرين تعريفاً بسيطاً وسطحياً على أنه عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل المسافر وأمتعته بالبحر مقابل أجره معلومة، بشرط ألا يكون المسافر من بين تابعي الناقل على ظهر السفينة كالربان والبحارة وغيرهم، ذلك أن إقامة هؤلاء على السفينة تكون تنفيذاً لعقد عمل بحري وليس 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 وهذا هو الغالب، أو القيام بجولة في البحر لا تنتهي بنفس الميناء الذي بدأت منه¹.

كما عرّفه البعض الآخر بأنه عقد يلتزم بمقتضاه الناقل مقابل أجره بنقل شخص طبيعي حيّ بطريق البحر من ميناء إلى ميناء آخر وفي رحلة دائرية تبدأ وتنتهي في الميناء ذاته، على أن يكون المسافر شخصاً آخر غير الربان والبحارة وتابعي الناقل، سواء تمّ النقل على سفينة مخصصة لنقل الركاب أو لنقل البضائع، والملاحظ أن هذا التعريف لا يختلف جوهرياً عن سابقه إلا في التأكيد على كون المسافر حياً أي استثناء جثمان الإنسان من قبيل الأشخاص وهو ما ذهب إليه الفقيه روني رودير².

وعموماً فتعريف عقد النقل البحري للمسافرين ليس محل جدل فقهي، أما المشرعون فالغالب منهم تفادي الخوض في غمار تعريف هذا العقد وعنوا أكثر بالتفصيل في آثاره، أما القلة القليلة ومنهم المشرع المصري فذهب إلى تعريفه بالتزاماته فجاء في المادة 196 من القانون

1 - حمد الله محمد حمد الله، عقد النقل، دار النهضة العربية، 1997-1998، ص 211.

2 - محمود سمير الشراوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، سنة 2008، ص 473.

المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ————— العدد السادس
البحري المصري أن عقد نقل الركاب بالبحر هو « عقد يتعهد بمقتضاه أحد الطرفين ويسمى الناقل
بنقل شخص وأمتعته بالبحر ويسمى بالمسافر من ميناء إلى آخر وذلك مقابل أجر»¹، أما المادة
الأولى من اتفاقية أثينا لعام 1973 الخاصة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً فقد عرفت أنه العقد
المعقود بين الناقل أو لحسابه لنقل راكب أو راكب مع أمتعته بواسطة على أي الأحوال.

ومن التعريفات المذكورة أعلاه تتضح لنا جملة من العناصر بتوافرها نكون بصدد عقد نقل
ركاب عن طريق البحر وهي العناصر الأربعة التالية:

أولاً: وجود عقد نقل.

لا بد من وجود عقد نقل يربط الناقل بالراكب، ويمكن أن يكون طرفا في عقد نقل الأشخاص
بالبحر كل شخص يوجد على السفينة من غير الربان والبحارة، إذ إقامة هؤلاء على السفينة ليست
بمقتضى عقد نقل وإنما سندها عقد عمل بحري².

ولا تسري أحكام عقد نقل الأشخاص بحراً على المتسولين إلى السفينة خلسة بقصد السفر دون
تذكرة وبغير أجرة، بل ويكون للربان سلطة إخراج أي شخص يتسلل إلى داخل السفينة في أول
ميناء تصل إليه السفينة أو حتى نقله إلى سفينة أخرى متجهة إلى الميناء الذي صعد منه المسافر
وذلك إعمالاً لأحكام المادة 857 من القانون البحري، وكذلك مع إلزامه - أي المسافر خفية- بدفع
تعويض للناقل بقدر المسافة التي اجتازتها السفينة في السفر وهو ما نصت عليه المادة 859 من
القانون نفسه.

ولقد استبعد المشرع الجزائري المسافر خفية من نطاق الخضوع لأحكام عقد نقل الأشخاص
بالبحر صراحة في نص المادة 850 في فقرتها الثانية من القانون البحري.

ثانياً: أن يتعلق العقد بنقل شخص:

لا بد أن يكون التزام الناقل بعملية النقل على أساس نقل شخص طبيعي حي، وإن نقل جثث
الموتى ليس من قبيل نقل الأشخاص.

ثالثاً: أن يكون النقل بمقابل.

ذلك أن أحكام عقد نقل المسافرين بالبحر لا تسري على النقل المجاني أي بدون مقابل مالي،
ولا يستثنى من ذلك وفقاً للمادة 850 من القانون البحري في فقرتها الأولى إلا النقل المجاني الذي
يتم من قبل المؤسسات البحرية للنقل، وهو صورة مجانية للنقل تقوم بها هذه المؤسسات
لأغراض دعائية بمناسبة افتتاح خط ملاحى جديد هو رحلة أولى لسفينة جديدة، فهذا النقل وعلى

1 - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، 2004-2005، ص
208.

2 - علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، 1958، ص 378.

المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ————— العدد السادس
الرغم من مجانيته إلا أن الناقل فيه يسأل مسؤولية عقدية عما يلحق المسافرين من أضرار أثناء النقل.

رابعاً: أن يكون النقل عن طريق البحر.

معنى ذلك أن يكون النقل عن طريق سفينة تبحر في البحر ويستوي أن يكون نقل الركاب على سفينة مخصصة لنقل البضائع أو لنقل المسافرين، وكما يكون نقل الركاب بالبحر من ميناء إلى آخر فيجوز كذلك أن يكون في رحلة دائرية تبدأ وتنتهي في الميناء نفسه¹.

ومن التعريفات الفقهية والقانونية لعقد نقل المسافرين بالبحر، ومن عناصره المفصلة أعلاه، تتضح لنا طبيعة هذا العقد كعقد من عقود القانون الخاص حتى وإن قامت الدولة بخدمة النقل، وهو عمل تجاري أصلي بالنسبة للناقل بحكم ما نصت عليه المادة 03 من القانون التجاري²، ولكنه عمل مدني بالنسبة للمسافر إلا إذا تعلق بتجارته أو بخدمة نشاطه التجاري إعمالاً لنظرية الأعمال التجارية بالتبعية، وبذلك فهذا العقد هو من قبيل المفاوضة كما استقر رأي الفقه لأن الراكب وإن كان يتعاقد عادة على السفر على متن سفينة معينة وفي مكان معين فيها، إلا أن تعيين السفينة وحيزاً فيها ليشغله الراكب لا يخرج عن كونه شرطاً في العقد، مما لا محل معه لاعتبار العقد من قبيل إجارة الأشياء، أما محل العقد الرئيسي فهو نقل الراكب من مكان إلى آخر³.

وينشأ عقد نقل المسافرين بالبحر بمجرد توافق إيجاب قبول طرفيه أي الناقل والمسافر وبذلك فهو عقد رضائي⁴.

أما عملياً فعقد النقل البحري للمسافرين يعتبر من عقود الإذعان، فلا يملك المسافر أن يناقش شروط العقد المطبوعة والمعدّ سلفاً، ويلتزم المسافر بقبولها دون تعديل أي كما وردت في تذكرة السفر، ولهذا فإن أي إشكال يثار بخصوص تفسير هذا العقد يجب الاحتكام بشأنه إلى المادة 112 من القانون المدني⁴ والخاصة بعقود الإذعان.

وعقد نقل الركاب بالبحر هو عقد معاوضة لا يحصل فيه الناقل على مقابل مادي لخدمة النقل التي يؤديها للمسافر، فالنقل المجاني أو بدون مقابل لا يخضع لأحكام عقد نقل الأشخاص بالبحر، وذلك لعدم وجود عقد بالمعنى القانوني السليم بين الناقل والمسافر، ومن ثمّ فلا يجوز للمسافر مجاناً أن يطالب الناقل بالتعويض عن أي ضرر يلحقه أثناء عملية النقل إلا إذا أثبت وقوع خطأ من الناقل فضلاً عن إثبات وقوع الضرر وعلاقة السببية بينهما على أنه يستثنى من

1 - محمود سمير الشرفاوي، المرجع السابق، ص 473.

2 - أمر رقم 75- 59 المؤرخ في 26 / 09 / 1975، يتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم.

3 - إيمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، 2009، ص 175.

4 - أمر رقم 75- 58 المؤرخ في 26 / 09 / 1975 يتضمن القانون المدني المعدل والمتمم.

ذلك النقل المجاني الدعائي كما سبق الإشارة إليه، ويعدّ في حكم النقل بمقابل نقل الأطفال مع ذويهم طالما أن نقلهم ولو مجاناً يعتبر تابعاً للعملية الأصلية وهي النقل بمقابل¹.

كما أن عقد النقل البحري للمسافرين من عقود الاعتبار الشخصي ذلك أن اسم المسافرين من البيانات الأساسية التي يجب أن تتضمنها تذكرة السفر، فلا يستطيع المسافر أن يتنازل عنها لأحد آخر إلا بموافقة الناقل عملاً بأحكام المادة 828 من القانون البحري.

وعقد نقل المسافرين بطريق البحر هو عقد ملزم للجانبين بمعنى أن لكل طرف التزامات تنشأ كأثر لهذا العقد مقابل التزامات في ذمة الطرف الآخر، وأن عدم تنفيذ أحد الطرفين للالتزامات الملقاة على عاتقه يشكل حجة للطرف الآخر لفسخ العقد.

الفرع الثاني: تكوين عقد النقل البحري للمسافرين وإثباته.

سبق القول وأن عقد نقل المسافرين بحراً هو عقد رضائي ينعقد بتوافق الإيجاب والقبول، ويلزم لصحته رضا كل من طرفيه أي الناقل والمسافر، وأن يكون رضاؤهما سليماً غير مشوب بعيوب الإرادة، وأن يكون محله العقد وسببه مشروعين، وأن تتوافر الأهلية للطرفين الناقل والمسافر وطبقاً للقواعد العامة شأنه في ذلك - أي عقد نقل المسافرين بحراً - كشأن سائر العقود الرضائية، إلا أن الواقع الاقتصادي جعل الناقل الطرف القوي في هذه العلاقة العقدية، مما مكنه من فرض شروط للعقد غالباً ما تفرغ في شكل مكتوب مطبوع لا يملك المسافر مناقشتها بل ويلتزم بقبولها دون تعديل أي كما ترد في تذكرة السفر، ليصبح هذا العقد الرضائي بمجرد إبرامه عقد إذعان يخضع في أحكامه العامة فيما يتعلق بتفسيره لأحكام القانون المدني سيما المادة 112 الفقرة الثانية منه.

أما إثبات هذا العقد فقد قضت المادة 826 من القانون البحري أنه: « يجب على الناقل منح المسافرين تذكرة سفر تثبت التزامات الطرفين، وتكون تذكرة السفر الصادرة الدليل على إبرام عقد السفر ودفع أجرة السفر»، ومن عبارات هذا النص يتضح أن المشرع الجزائري متضامناً مع عديد المشرعين الآخرين ومسايراً لأحكام الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر في هذا الشأن، يكون قد حصر إثبات عقد النقل البحري للمسافرين أصلاً في تذكرة السفر والتي اعتبرها دليلاً من جهة أولى على إبرام عقد السفر وبالتالي التزام الناقل بأداء خدمة النقل البحري، ومن جهة أخرى على دفع المسافر لأجر السفر.

وإذا كان الأصل هو ثبوت هذا العقد عن طريق تذكرة السفر إلا أنه يجوز استبدال تذكرة السفر بوثيقة أخرى اصطلح عليها المشرع الجزائري بقسيمة السفر على أن تتضمن هذه الوثيقة

1 - إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي، دار النهضة العربية، 1981، ص 51.

المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ————— العدد السادس
اسم الناقل وعنوانه الرئيسي والخدمة الواجب تنفيذها (مسار الرحلة) وأجرة السفر، ولقد حصر القانون البحري في مادته 829 استعمال هذه الوثيقة بدلاً عن تذكرة السفر عند نقل المسافرين على السفن التي تقل عن 10 وحدات حمولة وكذلك بالنسبة للسفن التي تقوم بالنقل الداخلي داخل نفس الميناء، أو مصالح النقل النظامية في المناطق البحرية والمحذدة من قبل السلطات البحرية أي ما بين ميناءين وطنيين.

ويمكن إصدار تذكرة السفر في صورة اسمية تتضمن لقب واسم المسافر الذي لا يجوز له نقل هذه التذكرة لاسم شخص آخر إلا إذا وافق الناقل على ذلك وهو مؤدى المادة 828 من القانون البحري، كما يمكن إصدار هذه الوثيقة في صورة أخرى أي لحاملها والتي يجوز للمسافر التنازل عنها ونقلها لغيره قبل بدء الرحلة، أما خلالها فيتوقف نقلها على موافقة الناقل، والمؤسف أن المشرع الجزائري لا زال يتصور في نصوص القانون البحري أن تذكرة السفر يجب تجسيدها مكتوبة حتى أنه ربط في نص المادة 835 منه إرجاع أجرة السفر في حال إلغاء الرحلة دون خطأ منسوب للناقل بأن يرُدّ المسافر التذكرة، أضف إلى ذلك إجازة المشرع في المادة 828 من القانون ذاته إصدار تذكرة السفر لحاملها وإمكان المسافر نقلها لغيره أي بالتسليم وهو تأكيد على شكل تذكرة السفر كمرحور، وبذلك فالمشرع لا زال غافلاً أو مغفلاً للإثبات الإلكتروني في هذا الشأن رغم توقيعه اتفاقيات دولية للغرض من جهة، ورغم التعامل العملي الواسع بتجريد هكذا وثائق وإصدارها إلكترونياً فقط.

ولقد حدّد المشرع الجزائري البيانات الواجب تضمينها في تذكرة السفر، ويجوز للناقل إضافة بيانات أخرى، ذلك أن البيانات المذكورة في نص المادة 827 من القانون البحري هي بيانات إلزامية وليست بيانات حصرية، وهي:

1- هوية طرفي العقد: يُذكر هنا بيان هوية الناقل إن كان شخصاً طبيعياً لقبه واسمه وعنوانه، أو تسمية الشركة وشكلها ومقرها الاجتماعي إن كان شخصاً معنوياً وغالباً ما تذكر بجانب ذلك حتى رمز أو هوية مندوب الناقل كأن تكون إحدى فروع الشركة، أو أحد ممثليها كوكالات السياحة والأسفار.

أما المسافر فتذكر هويته كذلك من لقبه واسمه إن كانت تذكرة السفر اسمية، ويمكن ألا تذكر هويته إن كانت التذكرة لحاملها.

2- مكان وتاريخ إصدار التذكرة: يذكر هذين البيانيين حتى يتسنى تحديد الاختصاص القضائي الإقليمي في حال نشوب خلاف حول تنفيذ أو فسخ عقد النقل البحري أو بشأن استرجاع أجرة السفر في حال إلغاء الرحلة، أما تاريخ إصدار التذكرة فله دور شأن حساب المواعيد القانونية والقانون الواجب التطبيق من حيث النطاق الزمني.

3- اسم وصنف السفينة: ذلك أن المسافر قد يبتغي السفر في ظهر سفينة معينة بذاتها، فتحدد هذا البيان على تذكرة السفر هو تحصين لحقوق المسافر، وتحديد صنف السفينة واسمها هو كذلك لتحديد سعتها فإن كانت مثلاً تقل عن 10 وحدات حمولة جاز إبدال تذكرة السفر بقسيمة السفر طبقاً للمادة 829 من القانون البحري.

4- مسافة النقل وتاريخ ومكان التحميل: بذكر بيان تاريخ ومكان التحميل يقيم الناقل الحجة على المسافر لإعمال أحكام المادة 830 من القانون البحري، حين عدم حضور المسافر للركوب في الشروط المحددة في تذكرة السفر ليدفع عن ذلك أجرة السفر كاملة، أما ذكر مسافة النقل فالمتوخى منها هو تمكين المسافر من توقع الوقت المفترض للوصول أخذاً بعين الاعتبار أخطار البحر والطقس.

5- ميناء التفريغ وموانئ التوقف إن وجدت: هذين البيانيين يتعلق أولهما بحالة النقل البحري للمسافرين من ميناء الانطلاق إلى ميناء الوصول، أما البيان الثاني فيتعلق بالرحلات السياحية أين تنطلق السفينة من ميناء في رحلة دائرية تجوب عدة موانئ لترجع إلى ميناء الانطلاق ثانية أو ميناء وصول آخر.

ويتضمن تذكرة السفر هذين البيانيين يقع على عاتق المسافر الحضور للركوب في الموانئ المحددة وإلا قامت مسؤوليته في حال فسخ العقد.

6- أجرة السفر والرحلة ورقم الحجره: ذكر البيان المتعلق بأجرة السفر من ضمن البيانات الإلزامية لتذكرة السفر هو نتيجة لاعتبار المشرع في نص المادة 826 من القانون البحري تذكرة السفر دليلاً على دفع أجرة السفر، أما تحديد الدرجة ورقم الحجره فهما بيانان مرتبطان بأجرة السفر لكون نوع الدرجة يختلف ثمنه من فئة لأخرى، وكذلك الأمر بالنسبة للحجره.

المطلب الثاني: الرحلات البحرية السياحية.

الأصل أن النقل البحري للمسافرين نشأ لتنفيذ رحلة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول، وازدهر النقل البحري وعرف عصرًا ذهبياً لم يضاويه فيه أي نوع من أنواع النقل الأخرى، إلى أن ظهر النقل الجوي للمسافرين، لينحصر النقل البحري نوعاً ما الأمر الذي دفع بالناقلين البحريين ومجهزي السفن إلى ابتكار صورة جديدة من صور النقل البحري وهي الرحلات السياحية البحرية التي تنطلق من ميناء في رحلة دائرية تجوب عدة موانئ ثم تعود إلى ميناء الانطلاق.

وسنفضل في هذا النوع للنقل البحري تباعاً فيما يلي:

الفرع الأول: تعريف عقد الرحلة السياحية والبحرية.

الرحلة البحرية السياحية هي عقد بين المسافر «المشترك» وبين منظم الرحلة يتعهد بمقتضاه هذا الأخير بتمكين المشترك من القيام برحلة السياحة وتقديم الخدمات المتفق عليها بمقابل¹، ورغم أن النقل البحري للأشخاص هو جوهر هذا العقد إلا أن محله وسببه ليس النقل إنما هو السياحة والاستجمام، كما لا يختلف هذا العقد في أي خاصية من خصائص عقد النقل البحري للمسافرين من خاصيات الرضائية، والإذعان، والمعاوضة وغيرها مما سبق شرحه.

ولقد ازدهر هذا العقد في الدول السياحية والتي أفردت له أحكاما قانونية خاصة كالمشرع المصري في قانونه للتجارة البحرية في المواد من 273 إلى 278 منه مقننيا بمشرعين آخرين²، وهذه النصوص تتلاءم والطابع المختلط والمركب لهذا العقد.

فقد أوجب المشرع المصري في نص المادة 274 من قانون التجارة البحرية على منظم الرحلة تسليم المشترك تذكرة الرحلة وإلا كان عقد تنظيم الرحلة باطلاً على أن للمشارك وحده حق التمسك بهذا البطلان³، كما نصت المادة 275 من القانون ذاته على البيانات الإلزامية لتذكرة الرحلة بالإضافة للبيانات الواجبة التضمين في تذكرة السفر اسم منظم الرحلة وعنوانه عوضاً عن الناقل، الموانئ المتوسطة المعينة لرسو السفينة فيما بين ميناء القيام وميناء الوصول، تاريخ العودة، والخدمات التي يتعهد منظم الرحلة بتقديمها للمسافر المشترك فيها⁴.

أما المشرع الجزائري فيعاب عليه أنه ورغم إشارته ضمناً للرحلات السياحية البحرية إلا أنه لم يعترف به كعقد ولم ينظمه في ظل أحكام القانون البحري رغم أن الموضوع الأساسي لهذه الرحلات هو النقل البحري، فالمادة 827 من القانون البحري تشير إلى موانئ التوقف إن وجدت كبيان إلزامي من بيانات تذكرة السفر، والمادة 830 كذلك منه تشير في فقرتها الثانية إلى التزام المسافر بدفع أجرة السفر كاملة متى لم يحضر خلال الرحلة قبل المهلة المحددة لكل نهاية توقف، وفي ذلك إشارة أخرى إلى الرحلات السياحية البحرية، وقد يعزى إغفال المشرع الجزائري تنظيم هذا العقد المركب في القانون البحري إلى ضعف النشاط السياحي البحري بالجزائر.

الفرع الثاني: مسؤولية منظم الرحلة.

سبق القول وأنَّ عقد النقل البحري للمسافرين يعتبر من العقود الملزمة للجانبين أي الناقل والمسافر معاً، وبنشأة هذا العقد صحيحاً فإنه تترتب عليه التزامات متبادلة في ذمة طرفيه، فيلتزم

1 - حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص 229.

2 - نظم المشرع الفرنسي في القانون رقم 66 / 420 الصادر في 18 جوان 1966 المتعلق باستئجار الخدمات والرحلات البحرية السياحية من المادة 47 إلى 49 منه.

3 - محمود سمير الشرفاوي، المرجع السابق، ص 458.

4 - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 222.

المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ————— العدد السادس
المسافر بدفع أجرة النقل وتنفيذ تعليمات الناقل، ويلتزم الناقل بنقل المسافر من ميناء القيام
وفقا لشروط العقد وتوصيله سليما إلى ميناء الوصول كما يلتزم بنقل أمتعة المسافر من ميناء
القيام وحتى ميناء الوصول في حدود ما يوجبه القانون وتسري عليه الأعراف.

ويلتزم منظم الرحلة قبل المشتركين فيها بتنفيذها وفقا للشروط المنصوص عليها في عقد
تنظيم الرحلة البحرية، وبذلك يسأل منظم الرحلة كمسؤولية الناقل البحري التي سنتناولها
بالدراسة لاحقا فيما يتعلق بالتزامه بنقل المسافر وأمتعته وتطبيق على ذلك أحكام القانون
البحري من المادة 841 إلى المادة 854 منه، إلا في الحال التي تكون فيها الرحلة البحرية دولية
فتطبق بشأن منازعاتها القواعد المقررة في الاتفاقيات الدولية التي تكون الجزائر طرفا فيها طبقا
للمادة 855 من القانون البحري.

أما النطاق الثاني لمسؤولية منظم الرحلة البحرية فهو يشتمل على الخدمات التي تعهد منظم
الرحلة بتقديمها للمشارك على البر في الموانئ والبلاد المتفق على زيارتها فيسأل منظم الرحلة طبقا
لقواعد المسؤولية العقدية عن إخلاله بتلك الالتزامات والتي يوجب المشرع المصري على منظم
الرحلة تضمينها في دفتر يشتمل على قسائم تبين في كل منها الخدمات التي يتعهد منظم الرحلة
بتقديمها للمسافر على البر في الميناء المذكور في القسيمة.

أما المشرع الجزائري فلم يتضمن القانون البحري أي تفصيل في مسؤولية منظم الرحلة رغم
أن النقل البحري هو جوهرها.

المبحث الثاني: حالات مسؤولية الناقل البحري للمسافرين وحالات الإعفاء منها.

ينقضي عقد نقل المسافرين بحرا بتنفيذه أي بنقل المسافر من ميناء القيام إلى ميناء الوصول،
كما قد ينقضي العقد قبل ذلك بالفسخ، وفي الحالتين قد تثور مسؤولية الناقل ليستحق بالنتيجة
المسافر التعويض.

وتتحقق مسؤولية الناقل البحري للمسافرين في حالات معينة يرسمها القانون ويحدد أساسها،
ويبقى لهذا الناقل التنصل من هذه المسؤولية متى أثبت لديه قيام حالة من حالات الإعفاء وذلك
أمام القضاء متى رفع المسافر دعوى المسؤولية. ولدراسة هذا المحور الهام سنقسم التفصيل فيه
إلى مبحثين:

فالمطلب الأول نتناول فيه حالات مسؤولية الناقل البحري للمسافرين .

أما المطلب الثاني فننتطر في الحدود الاتفاقية والقانونية لمسؤولية الناقل البحري للمسافرين.

المطلب الأول: حالات مسؤولية الناقل البحري للمسافرين.

أسس المشرع الجزائري قانونيا لحالات مسؤولية الناقل البحري للمسافرين، وحدد نطاقا زمنيا

المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ————— العدد السادس
قيام هذه المسؤولية العقدية تجاه المسافر، وعدّد صور قيام مسؤولية الناقل البحري للمسافرين،
وسنّفصل في ذلك تباعاً فيما يلي:

الفرع الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري للمسافرين ونطاقها.

واعتبر المشرع الجزائري مسؤولية الناقل البحري للمسافرين مسؤولية عقدية تقوم عند تخلف الناقل عن تنفيذ التزامه الأساسي في عقد النقل وهو توصيل المسافر وأمتعته بسلامة إلى ميناء الوصول، وهو ما نصت عليه أحكام القانون البحري في العديد من مواده أبرزها ما جاء في المادة 842 وما بعدها منه، والتي تؤسس لمسؤولية الناقل البحري للمسافرين وتفرد لها أحكاماً خاصة مميزة عن القواعد العامة للمسؤولية العقدية سواء من حيث إثبات الخطأ أو حالات المسؤولية أو الإعفاء منها.

فالمشرع جعل في المواد من 842 إلى 847 من القانون البحري، من مسؤولية الناقل البحري للمسافرين مسؤولية مفترضة بحيث لا يحتاج المتضرر لإثبات الضرر، بل يفترض خطأ الناقل وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر ولا 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، شرط أن يكون الناقل غير محترف كأن يصطحب شخصاً أحد أصدقائه في رحلة على متن سفينته الخاصة، وكذلك النقل المجاني الذي تقوم به مؤسسات لا تحترف نقل المسافرين بحراً، كالنقل الذي تقوم به شركات نقل المحروقات بحراً لبعض الموظفين أو الخبراء حيث لا يتمتع النقل في مثل هذه الحالات بالصفة التجارية.

أما إذا كان النقل المجاني قد تمّ بمعرفة ناقل بحري محترف فإنه يستثنى من هذا الحكم لتسري عليه أحكام المسؤولية المقررة في القانون البحري كأن يتم نقل إعلاني دعائي أو نقل شخصية شهيرة، ذلك لأن النقل في هذه الحال غالباً ما يخفي بين طياته فكرة المقابل وإن لم يكن حالاً، لأنه يتم عادة بقصد الدعاية والترويج لشركة النقل البحري مما يزيد من عملائها وأرباحها مستقبلاً.

وأما النوع الثاني المستثنى من أحكام مسؤولية الناقل البحري للمسافرين فهو النقل دون تذكرة سفر، والغالب أن يلجأ إلى هذا النقل المسافرين خفية الذين يتسللون خلسة إلى السفينة بقصد السفر دون دفع أجرته، وترجع العلة في استبعاد هذا النوع من النقل إلى أنه نقل بدون

المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ————— العدد السادس
عقد نقل¹، 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 وأمتعته 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 حدّد
صراحة وبما لا يترك باباً للاجتهاد المجال الزمني لعقد النقل البحري للمسافرين في نص المادة 823
من القانون البحري.

أما وبحسب أحكام المادة المذكورة فيسري هذا العقد بالنسبة للمسافر وأمتعة الحجرة خلال
المدة التي يكون فيها المسافر على متن السفينة أو خلال عمليات التحميل أو التفريغ وكذلك خلال
المدة التي يتم فيها نقل المسافر وأمتعته 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 المسافرين من قبل الناقل، إلا أن المشرع وفي 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.

وأما بالنسبة لأمتعة العنبر والسيارات فعقد السفر يسري عليها في المدة الداخلة ما بين الوقت
الذي سلمت فيه للناقل أو إلى مندوبه في البر أو على متن السفينة والوقت الذي تمّ فيه إرجاعها
من طرف الناقل أو مندوبه.

وأحسن المشرع الجزائري فعلاً حين سعى إلى تحديد المدة الزمنية التي يغطيها عقد السفر،
بما يفيد في تحديد النطاق الزمني الذي تقوم فيه المسؤولية العقدية للناقل سواء عما يلحق
المسافر من أضرار، أو أمتعة الحجرة أو الأمتعة بالعنبر والسيارات، بحسب الحالة كما ذكرت ذلك
الفقرتين (أ) و(ب) من المادة 823 المذكورة آنفاً.

الفرع الثاني: صور مسؤولية الناقل البحري للمسافرين.

تتفق معظم التشريعات البحرية الوطنية، والاتفاقيات الدولية المنظمة لموضوع النقل البحري
للمسافرين على تحديد حالات قيام مسؤولية الناقل البحري للمسافرين، وهو ما ذهب إليه
المشرع الجزائري في نص المادة 842² من القانون البحري والتي تحصر صور هذه المسؤولية في

1 - محمد كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص 209.
2 - نصت المادة 842 من القانون البحري أنه: « يعد الناقل مسؤولاً عن الضرر المؤدي للوفاة والإصابات الجسمية للراكب
وكذلك الضرر المسبب لأمتعته إذا كان الفعل المولد للضرر قد وقع خلال عملية النقل وله علاقة بالملاحة أو استغلال

أولاً: الوفاة والإصابة الجسمية للراكب.

يسأل الناقل عن وفاة المسافر أو ما يلحقه من إصابات بدنية بشرط أن يقع الحادث الذي نشأ عنه الضرر وذلك بحسب أحكام المادة 823 من القانون البحري، وغني عن الذكر أن عقد نقل الأشخاص بحراً ينطوي مثله في ذلك مثل عقود نقل الأشخاص بوسائل النقل الأخرى التزام الناقل بسلامة المسافر أي أن الالتزام يكون عقدياً والمسؤولية التي تنشأ عن الإخلال به مسؤولية عقدية¹.

وإن كانت طبيعة هذا الالتزام عقدية إلا أن تحديد مضمونه مختلف فيه، فمعاهدة بروكسل المبرمة في 29 أبريل 1921، والقانون الفرنسي الصادر في 18 جوان 1966 الذي أخذ بحكم تلك المعاهدة، وكذلك معاهدة أثينا المبرمة سنة 1974 والقانون البريطاني الذي تبنى أحكامها يأخذون جميعاً بقاعدة هي أن التزام السلامة هو التزام ببذل عناية واستثناء افتراض خطأ الناقل في حالات الكوارث البحرية²، أما المشرع الجزائري فلم يأخذ بذلك المسلك وفضل عليه جعل الالتزام بالسلامة الذي ينشئه عقد نقل الأشخاص على عاتق الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة هي نقل المسافر سليماً معافى إلى ميناء الوصول، وتفترض المادة 843 من القانون البحري خطأ أو إهمال الناقل أو مندوبيه ما لم يثبت الناقل عكس ذلك بأن يقيم الحجة على أن وفاة الراكب أو إصابته الجسمية سببها غرق أو اصطدام أو جنوح أو انفجار أو حريق أو أي شيء له علاقة بإحدى هذه الحوادث، أو أن يثبت بحسب أحكام المادة 847 من القانون ذاته أن خطأ أو إهمال الراكب قد سبب وفاته أو إصابته الجسمية.

ومعنى ما تقدم أنه يكفي المسافر أو ذوي حقوقه إثبات أن الإصابة الجسمية التي لحقت به أو وفاته نشأت عن حادث وقع خلال تنفيذ عقد السفر لإقامة الدليل على أن الناقل قد أخلّ بالتزامه بسلامة المسافر وهذا مؤدى 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 وأنه سبب أجنبي عنه وعن تابعيه سواء كان قوة القاهرة أو خطأ الراكب أو خطأ الغير.

ثانياً: التأخير وعدم تنفيذ عقد السفر.

يسأل الناقل عن الضرر الذي يلحق المسافر بسبب التأخير الهام في الوصول في الميعاد المحدد في تذكرة السفر أو الميعاد المعتاد إذا لم يتفق على ميعاد للوصول، فيجوز بحكم المادة 836 من

السفينة أو من جراء خطأ أو إهمال الناقل أو مندوبيه خلال القيام بأعمالهم».

1 - محمود سمير الشرفاوي، المرجع السابق، ص 479.

2 - Mohammed Kalioubi, La responsabilité du transporteur maritime de passagers pour les accidents corporels en droit américain, anglais, égyptien et français, Paris II, 1990, p 208.

القانون البحري للمسافر إرجاع تذكرة السفر وطلب استرجاع أجرة السفر وكذلك التعويض إن وجد، ولا يبرأ الناقل من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا ينسب إليه طبقات للمادة 835 من القانون ذاته.

أما إذا لم يتم تنفيذ عقد السفر كلياً بأن لم تغادر السفينة الميناء الذي تبدأ منه الرحلة بسبب لا يرجع إلى الناقل فيفسخ العقد دون تعويض، أما إذا ثبت أن المانع من السفر يرجع إلى فعل الناقل أو مندوبيه سواء خطأً أو إهمالاً منهم، فيجوز للمسافر فسخ العقد وطلب استرجاع أجرة السفر والتعويض عن الضرر إن أثبت وجوده، وهذا بعكس بعض المشرعين كالمصري الذي حدّد التعويض الواجب في هذه الحال بنصف أجرة السفر¹.

وقد يقع أن يبدأ السفر في ميعاد ولكنه يتوقف بعد ذلك وحينئذ نكون بصدد عدم تنفيذ جزئي لعقد النقل ويكون من حق المسافر أن يطالب الناقل بان يرد له القسم المتبقي من الأجرة 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 قضت به المادة 837 من القانون البحري.

ثالثاً: الأضرار اللاحقة بالأمّعة.

عالج المشرع الجزائري بإسهاب مسؤولية الناقل عن الأضرار اللاحقة بأمّعة المسافر، واستثنى في المادة 846 من القانون البحري أي مسؤولية للناقل عن فقدان النقود والسندات والأشياء الأخرى ذات القيمة كالذهب والفضة والساعات والمجوهرات والآثار الفنية ما عدا الاتفاق الصريح والكتابي بين الناقل والمسافر بخلاف ذلك، أي بأن تكون مسؤولية هكذا أشياء في عهدة الناقل فيسأل عنها في حال فقدانها.

واعتبر المشرع الجزائري الناقل مسؤولاً عن أمّعة المسافر متى كان الفعل المولد للضرر قد وقع خلال عملية النقل وله علاقة بالملاحة أو استغلال السفينة من جراء خطأ أو إهمال الناقل أو مندوبيه خلال القيام بأعمالهم، وافترض المشرع خطأً أو إهمال الناقل في هذه الحال إلا إذا ثبت العكس بحسب أحكام المادتين 842 و843 من القانون البحري.

ويعتبر القانون البحري في مسؤولية الناقل عن هلاك أو تلف أمّعة المسافر بين أمّعة الحجرة وأمّعة العنبر والسيارات بحسب الآتي:

أولاً: أمّعة الحجرة: وهي التي يحتفظ بها المسافر في حيازته ولا يسأل الناقل عن هلاكها أو تلفها إلا إذا ثبت أن الضرر الذي لحق بها يرجع إلى خطأ الناقل أو مندوبيه أو تابعيه طبقاً للمادة

1 - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 216.

المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ————— العدد السادس
843 من القانون البحري، ويتصل الناقل من المسؤولية هاته متى أثبتت أن الأضرار اللاحقة
بأمتعة الحجرة مردها غرق أو اصطدام أو جنوح أو انفجار أو حريق أو أي شيء له علاقة بهذه
الحوادث.

ثانياً: أمتعة العنبر والسيارات: وهي التي يسلمها المسافر إلى الناقل أو نائبه طوال فترة السفر
ويتم إعادتها إلى المسافر عند رسو السفينة في ميناء الوصول، ويلتزم الناقل بتسليم المسافر إيصالاً
بهذه الأمتعة وتسجيلها في دفتر خاص بحسب أحكام المادة 839 من القانون البحري، وتعد من
الأمتعة المسجلة السيارات وغيرها من المركبات التي يسلمها المسافر إلى الناقل لنقلها معه على
السفينة، ويفترض خطأ الناقل أو مندوبيه أو تابعيه خلال القيام بأعمالهم كسبب منتج للأضرار
اللاحقة بهذه الأمتعة طبقاً للمادة 842 من القانون ذاته، إلا أن الناقل لا يعدّ بحكم المادة 844
من القانون نفسه مسئولاً عن أمتعة العنبر والمركبات المنقولة بالنسبة للخسارة أو الأضرار الناشئة
أو الناتجة من الأخطاء الملاحية المسببة من الربان أو المرشد أو المندوبين الآخرين عن الناقل في
ملاحة السفينة، وفي هذه الحال يرجع عبء الإثبات على عاتق الناقل حتى يتصل من المسؤولية
عن أمتعة العنبر.

المطلب الثاني: الحدود الاتفاقية والقانونية لمسؤولية الناقل البحري للمسافرين.

قد يسعى بعض الناقلين إلى تخفيف مسؤوليتهم بتضمين حالات تعفيهم من أضرار معينة،
بالإضافة إلى تلك المرصودة للغرض من طرف المشرع بحسب ما سنشرحه تباعاً والتميز بين الجائر
منها والباطل.

الفرع الأول: 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 بإثباته أن الضرر يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه ولا لتابعيه أو
نائبه، وإذا كان الناقل يستطيع دفع مسؤوليته عن التعديل الجوهرى في ظروف النقل بإثباته أنه
قد بذل العناية المعتادة لتفادي 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 على
إعفائه من المسؤولية أو التخفيف منها.

فالمادة 824 من القانون البحري لا تجيز استبعاد كل أحكام الباب الخامس منه والمعنون بنقل
المسافرين وأمتعتهم إضراراً بالمسافرين، وعلى هذا الشرط الأخير فإنه يجوز أن يكون استبعاد
هذه الأحكام عند إبرام عقد النقل البحري للمسافرين على شرط أن يكون في فائدة المسافر كأن
يرفع القيمة النقدية المحددة قانوناً في حال وقوع ضرر للمسافر أو أمتعته، وبالتالي فالمشرع قد
أراد مراعاة مصلحة المسافر، كما فعل مع الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع، وحمایته ضد

المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ————— العدد السادس
تعسف الناقل الذي يريد أن يدرج مثل هذه الشروط مستغلاً مركزه الاقتصادي القوي، في مواجهة
المركز الاقتصادي الضعيف للمسافر.

وأخضع المشرع الجزائري عقد نقل المسافرين بما فيه الأحكام المتعلقة بالمسؤولية متى تمّ في
المجال الدولي لقانون راية السفينة، إلا إذا اتفق الأطراف على خلاف ذلك، إلا أن المادة 825 من
القانون البحري لا تجيز أن يطبق في الجزائر القانون الذي يتضمن أحكاماً أقل منفعة للمسافر
من الأحكام القانونية الجزائرية، وهي صورة أخرى لعدم جواز الشروط الاتفاقية المضرّة للمسافر.
إلا أن المأخوذ على المشرع الجزائري أنه لم يفرد أحكاماً مستفيضة في شأن الشروط الاتفاقية
المعفية أو المحددة لمسؤولية الناقل البحري للمسافرين، واكتفى بالإحالة على الاتفاقيات الدولية
التي تكون الجزائر طرفاً فيها متى كان النقل بين ميناء جزائري وآخر أجنبي، في حين أنه كان
الأجدر التنصيص على الشروط الاتفاقية المعفية أو المحددة لمسؤولية الناقل البحري للمسافرين
في مادة أو أكثر، وترتيب الجزاء المتضمن على تضمينها في عقد النقل، كما فعل كثير من المشرعين
ومنهم المشرع المصري في المادة 260 من قانون التجارة البحرية¹، وهذه المادة تقرر البطلان
المطلق لكل اتفاق تمّ قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر، أما إذا تمّ هذا الاتفاق بعد وقوع
الحادث فإنه يكون صحيحاً لانتفاء العلة وهي الإذعان حيث لا خوف على المسافر وقتئذ من
سيطرة الناقل².

الفرع الثاني: الحدود القانونية لمسؤولية الناقل البحري للمسافرين.

بعد مراعاة النظام القانوني لمصالح المسافر بتشديد مسؤولية الناقل بافتراض مسؤوليته،
وبإبطال الإعفاء الاتفاقي من هذه المسؤولية، كان عليه أن يراعي مصالح الناقلين بتحديد
مسؤولياتهم بمبالغ قصوى حتى يستطيعوا مواصلة نشاطهم في خدمة النقل البحري للمسافرين.
وتجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري لم يضع أي حدّ قانوني لمسؤولية الناقل البحري
للمسافرين عن وفاة المسافر أو إصابته الجسمانية، أو عن ضياع أمتعته أو الخسائر التيس تلحق
بها، وعليه وجب الرجوع إلى القواعد العامة لتقدير التعويض الواجب للمسافر أو لذوي حقوقه،
هذا متى كان النقل بين ميناءين وطنيين.

1 - تنص المادة على أنه: « يبطل كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر ويكون من شأنه تحقيق أحد
الأمر 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.
- 2 - عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، 2007، ص 413.

أما إذا تمّ النقل بين موانئ جزائرية وموانئ أجنبية فالمشرع الجزائري يحيلنا بحسب أحكام المادة 848 من القانون البحري على المبادئ المعدّة في شأن تحديد مسؤولية الناقل البحري للمسافرين في الاتفاقيات الدولية التي تكون الجزائر طرفا فيها¹، هذا من جهة أولى.

وعند الحديث عن الاتفاقيات الدولية في مجال النقل البحري للمسافرين، فإن الغريب في الأمر أنه ورغم ركوب الإنسان البحر للسفر منذ العصور الأولى للبشرية، إلا أنّ المجتمع الدولي لم يبادر إلى تأسيس قواعد قانونية دولية تنظم النقل البحري للمسافرين إلا حديثاً، أهمها اتفاقية بروكسل ليوم 29 أفريل 1921 المنصّبة على توحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر، ثم العشرات من الاتفاقيات الدولية، التي علينا أن نبحث المنصب منها على مسؤولية الناقل البحري للمسافرين وما إن كانت الجزائر قد صادقت عليها.

ولا يسري التحديد القانوني لمسؤولية الناقل في النقل البحري للمسافرين طبقاً للمادة 849 من القانون البحري في حال ثبوت أن الضرر الحاصل كان نتيجة لفعال أو إهمال الناقل بتعمد لإحداث الضرر، وأنه كان متيقناً من إمكانية حدوثه.

كما لا تسري هذه الحدود القانونية على مسؤولية الناقل، متى تمّ الاتفاق على تجاوز الحد الأقصى للمسؤولية، ففي هذه الحال لا يجوز للناقل التمسك بتحديد مسؤوليته تنفيذاً منه لما التزم به، ولا تسري كذلك تلك الحدود على حالة إلغاء الرحلة أو تأخرها تأخراً هاماً، أين يتم تعويض الضرر طبقاً للقواعد العامة في المسؤولية.

ولا يستفيد الناقل البحري شخصياً فقط من تحديد مسؤوليته، إنّما يمتد ذلك لوكلائه وتابعيه إذ يمكنهم التمسك بالدفع التي يكون للناقل الاحتجاج بها متى أثبت الوكيل أو التابع أن الفعل المنسوب إليه قد صدر منه حال تأديته وظيفته أو بسببها.

خاتمة:

من خلال ما تقدم تفصيله نستخلص استقلالية العقد البحري عن غيره من عقود النقل (البري والجوي) وهو ما يفسره سعي المجتمع الدولي إلى التنظيم المحكم لهذا النوع من الملاحة، خاصة وأنّ الغالب في التجارة الدولية يتم عن طريق البحر، وعلى هذا النحو سارت التشريعات الوطنية للدول ذات الحدود والمنافذ البحرية بما فيها الجزائر، التي عمدت إلى تنظيم الملاحة والنقل البحري، وضبطت حقوق والتزامات كل طرف في العقد، سواء كان محل هذا الأخير نقل أشخاص أو نقل بضائع على اعتبار أن هذا العقد من العقود الملزمة لجانبين، كما رسم المشرع حدود

1 - تنص المادة 825 من القانون البحري أنه: « يخضع عقد نقل المسافرين وأمتعتهم في المجال الدولي لقانون راية السفينة إلا إذا اتفق الأطراف على خلاف ذلك، بيد أنه لا يطبق في الجزائر القانون الذي يتضمن أحكاماً أقل منفعة للمسافر من أحكام هذا الباب».

المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ————— العدد السادس
مسؤولية الناقل البحري سواء التي تكون باتفاق طرفي العقد أو التي يفرضها سلطان القانون
حماية للطرف الضعيف في هذه العلاقة العقدية أي المسافر.

يبقى في الأخير أن نشير إلى ضرورة تقنين الرحلات السياحية البحرية في الجزائر في القريب
العاجل، كون الانفتاح على الاستثمارات الأجنبية سيوجب حتما تدفقات استثمارية في هذا المجال،
ولذلك وجب وضع إطار قانوني خاص بهذا النوع من الرحلات البحرية لتفادي حل النزاعات التي
يمكن أن تقوم عن طريق القواعد العامة أو الاجتهاد وهي الأحكام التي قد تلحق الضرر بالطرف
الضعيف في هذا النوع الخاص من العقود البحرية.

قائمة المصادر والمراجع.

أولاً: المصادر التشريعية:

- أمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 / 09 / 1975 يتضمن القانون المدني المعدل والمتمم.
- أمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 / 09 / 1975، يتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم.
- القانون رقم 66-420 الصادر في 18 جوان 1966 المتعلق باستئجار الخدمات والرحلات
البحرية السياحية.
- القانون البحري الصادر بموجب الأمر 76-80 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 .

ثانياً: المراجع باللغة العربية:

1. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي،
دار النهضة العربية، 1981.
2. إيمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة،
2009.
3. حمد الله محمد حمد الله، عقد النقل، دار النهضة العربية، -1997 1998.
4. عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، 2007.
5. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، 1958.
6. محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النهضة
العربية، -2004 2005.
7. محمد كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.
8. محمود سمير الشراوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، سنة 2008.

المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ————— العدد السادس
9. مصطفى كمال طه، القانون البحري، الدار الجامعية الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر،
1998.

ثالثاً: المراجع باللغة الأجنبية:

1. Mohammed Kalioubi, La responsabilité du transporteur maritime de passagers pour les accidents corporels en droit américain, anglais, égyptien et français, Paris II, 1990.