

الالتزام بضمان السلامة في مجال النقل البحري للمسافرين

The obligation of guarantee safety in maritime passenger transport

تاريخ الاستلام : 2020/10/13 ؛ تاريخ القبول : 2021/05/30

ملخص

ان الحلول التي جاءت بها اتفاقية بروكسيل لعام 1961، هذه الحلول التي سيأخذ بها القانون الفرنسي لعام 1966 الخاص بعقود استغلال النقل البحري، و القانون البحري الجزائري، جعلت من التزام الناقل البحري بضمان سلامة المسافرين مجرد التزام ببذل عناية، يقوم على أساس ملاحظتين، اولهما حرية المسافر في الحركة داخل السفينة يجعل من مسؤولية الناقل قائمة على أساس الخطأ الواجب الاثبات، وثانيهما صعوبة اثبات المسافرين لخطأ الناقل في حالة الحوادث الجماعية يجعل من مسؤولية الناقل قائمة على أساس الخطأ المفترض. كما أنّ قيام هذا الالتزام يتوقف على توفر شرطين أساسيين، وجود عقل نقل صحيح تم بمقابل، ووقوع الحادث المؤدي للضرر الجسماني خلال فترة النقل.

الكلمات المفتاحية: الالتزام بالسلامة، الالتزام بتحقيق نتيجة، الالتزام ببذل عناية مسؤولية الناقل، الخطأ، افتراض الخطأ، فترة النقل.

* عبد السلام عيشور

* د. يونس بدرالدين

1. كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة، الجزائر

2. كلية الحقوق، جامعة الاخوة منتوري قسنطينة 1، الجزائر

Abstract

The solution adopted by the Brussels convention in 1961- solution which will be taken up in the new French act 1966- as by Algerian maritime law, made the obligation of the maritime carrier to ensure safety only an obligation of means, based on a double observation. The first is the freedom of the passenger on board a ship, the liability of the carrier can only be based on the fault. The second observation is that it is impossible for passenger to prove the specific circumstances that led to injury or death, in the case of a group accident. Liability of the carrier based on presumptions of fault. The fulfillment of this obligation is linked to the availability of a contract which obliges the traveler to pay the cost of passage, and of a bodily accident produced during the period of transport

Keywords: obligation of safety; obligation of result. Obligation of mean; liability of the carrier; the fault. Presumptions of fault; period of transport

Résumé

La solution retenue par la convention de Bruxelles en 1961- solution qui sera reprise dans la nouvelle loi française 1966-, comme par la loi maritime algérienne, ont rendu l'obligation du transporteur maritime d'assurer la sécurité seulement une obligation de moyens, fondée sur une double observation. La première, c'est celle de la liberté du passager A bord d'un navire. La responsabilité du transporteur ne peut être fondée que sur la faute. La seconde observation c'est celle de l'impossibilité pour passager de faire la preuve des circonstances précises qui entraîné blessure ou mort, dans le cas de l'accident collectif. La responsabilité du transporteur et fondée sur présomptions de faute. La réalisation de cette obligation est liée à la disponibilité d'un contrat qui oblige le voyageur à acquitter le prix de passage, et d'un accident corporel produit pendant la période de transport

Mots clés : obligation de sécurité ; obligation de résultat obligation de moyens ; responsabilité du transporteur ; la faute ; présomption de faute, période de transport.

* Corresponding author, e-mail: aichour199@gmail.com

مقدمة

يعتبر الالتزام بضمان السلامة من أهم الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل البحري للمسافرين ، وهو التزام يجد أساسه في عقد النقل البحري ، فرض ظهوره التطور الصناعي الكبير الذي عرفته و سائل النقل البحري في العصر الحديث بهدف حماية الطرف الضعيف في العقد متمثلاً في المسافر ، وذلك من خلال إعفائه من عبء إثبات خطأ الناقل في حالة تعرّضه (المسافر) لإصابات جسمية خلال الرحلة البحرية حيث أنه يفرض على الناقل ضمان إيصال المسافر سليماً معافى إلى جهة الوصول المتفق عليها خلال المدة التي يستغرقها النقل ونصّ عليها العقد، وإلا الوقوع تحت طائلة المسؤولية العقدية التي لا يمكنه التخلص منها إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه.

و نظراً لأهميته الكبيرة حضي هذا الالتزام باهتمام المجتمع الدولي ، فقد أقرته كل من اتفاقية بروكسيل لعام 1961 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بنقل الركاب بطريق البحر، و اتفاقية أثينا لعام 1974 المتعلقة بنقل الركاب و أمتعتهم بالبحر والمعدلة بموجب برتوكول 1990 وبرتوكول 2002، وأقره المشرع الجزائري في مجال النقل البحري من خلال الأمر 80/76 الصادر في 1976/10/23 المعدل والمتمم بالقانون المؤرخ في 05/98 المؤرخ في 25 يونيو 1998 المعدل و المتمم بالقانون 04/10 المؤرخ في 2010/08/15 .

كما كان الالتزام بضمان السلامة محور اهتمام الفقه والقضاء و مثارا لعدة نقاشات و إشكاليات قبل نشأته و بعد نشأته بل وحتى كتابتنا لهذه الأسطر ما يزال هذا الالتزام يثير العديد من الإشكاليات تمحور أهمها حول الأساس الذي يبنى عليه و طبيعته القانونية : هل هو التزام ببذل عناية أم التزم بتحقيق نتيجة ؟ ، و هكذا بالنسبة لشروط إعماله ، فالأصل في هذه الخدمة أن تتم عن طريق التعاقد ، بالإضافة إلى أنها لا تتم إلا بمقابل و في فترة زمنية محددة ، مما ينجر عن ذلك بروز وضعيات تدعو للتساؤل عن حكمها ، سواء في التشريع الداخلي ، أو حسب ما نظمته بعض الاتفاقيات الدولية.

يقتضي بحث هذه الوضعيات و ما تثيره من إشكالات تقسيم الدراسة الى نقطتين أساسيتين : نخصص الأولى للبحث في الطبيعة القانونية للالتزام الناقل البحري بضمان السلامة ، أما الثانية فنخصصها لشروط إعمال الالتزام بضمان السلامة في مجال نقل الأشخاص بحرا. و ذلك وفق التفصيل الآتي :

أولاً : الطبيعة القانونية للالتزام الناقل البحري بضمان السلامة
ثانياً : شروط إعمال الالتزام بضمان السلامة في مجال نقل الأشخاص بحرا

أولاً : الطبيعة القانونية للالتزام بضمان السلامة

قبل التطرق إلى الطبيعة القانونية للالتزام بضمان السلامة في مجال النقل البحري يجدر بنا الإشارة في البداية إلى مراحل نشأة و تطور هذا الالتزام .

أ. نشأة و تطور الالتزام بضمان السلامة في مجال النقل البحري :

رغم نجاح القضاء الفرنسي في إرساء الالتزام بضمان السلامة في مجال نقل المسافرين على أساس عقد النقل بمساعدة وتحفيز من الفقه ، إلا أنّ هذا الالتزام لم يتقرر مرّة واحدة ، بل كان عبر مراحل و ثمرة كفاح و جهد متواصل عبر حوالي قرن من الزمن ، انتقل فيه القضاء الفرنسي من مساءلة الناقل عن الأضرار البدنية¹ التي تصيب المسافرين على أساس القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية ، إلى مساءلته على أساس قواعد

المسؤولية العقدية التي أساسها الإخلال بالالتزام بضمان السلامة.

1. مرحلة الأخذ بقواعد المسؤولية التقصيرية

الالتزام بضمان السلامة في مجال النقل البحري للمسافرين

عالج المشرّع الفرنسي في وقت مبكّر و باهتمام كبير المسؤولية المترتبة عن نقل البضائع ، حيث نصّ من خلال أحكام المادة 1784² من القانون المدني الفرنسي التي تقابلها المادة 103 من القانون التجاري الجزائري على التزام الناقل بضمان سلامة البضاعة المنقولة طيلة فترة النّقل.

مقابل ذلك أهمل الاهتمام بموضوع نقل المسافرين ، فخلا التشريع الفرنسي من النصوص القانونية التي تنظّم مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار الجسمانية التي تصيب المسافرين ، ممّا جعل الرّأي الغالب من الفقه الفرنسي وحتى أوائل القرن العشرين يميل إلى المطالبة بإخضاع هذه المسؤولية إلى القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية إستنادا إلى أحكام المادة 1382 من القانون المدني الفرنسي والتي تقضي ب :
" كل عمل

أيا كان يلحق ضررا بالغير يلزم من وقع بخطئه هذا الضرر أن يقوم بتعويضه"³
وهذا يعني أنّ الفقه الفرنسي عمد إلى الأخذ بالقاعدة التي وضعها الفقيهان دوما و بوتيه عندما أقاما المسؤولية على أساس الخطأ في جانب المسؤول⁴ مما يلقي على عاتق المسافر المضروب عبء إثبات الضرر وخطأ الناقل والعلاقة السببية بينهما ، إلا أنّ القضاء الفرنسي مر في تطبيق قواعد هذه المسؤولية بمرحلتين :

1.1. تطبيق القضاء الفرنسي لقواعد المسؤولية التقصيرية

استجابت محكمة النقض الفرنسية لرأي الفقه من خلال إخضاع مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار الجسمانية التي يتعرض لها المسافرين الى القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية ، فأصدرت في 10 نوفمبر 1884 حكما مؤيدا للحكم الذي أصدرته محكمة كلارمونت لواز (Clermont Loise)⁵، قضت فيه بعدم إمكانية تطبيق أحكام المادة 1784 من القانون المدني الفرنسي على الأشخاص و قصر تطبيقها على الأشياء المنقولة فقط ، معللة ذلك بالاختلاف بين الأشياء والأشخاص ، فالأشياء تبقى ساكنة وغير متحركة وبالتالي تكون سيطرة الناقل عليها سيطرة كاملة تجعله مدينا بالالتزام بضمان سلامتها ، بينما يتمتع المسافر بقدر من الحرية في الحركة قد تجعل سلوكه في كثير من الأحيان هو سبب وقوع الضرر ، لذلك ليس من العدل أن يكون الناقل ضامنا لسلامة المسافرين كما يضمن سلامة الأشياء.

تبنّى القضاء الفرنسي في مجمله ما ذهب إليه محكمة النقض و أخضع مسؤولية ناقل المسافرين إلى القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية استنادا إلى نص المادة 1382 من القانون المدني الفرنسي ، التي تلزم المسافر المضروب بإثبات خطأ الناقل حتى يحصل على حقه في التعويض ، على الرغم من صعوبة الوصول الى هذا الإثبات⁶
ومع هذا فقد صنعت محكمة السين التجارية الاستثناء بحكم لها صدر في 13 أبريل 1885 ألزمت من خلاله الناقل بأن يوصل المسافر سليما معافى إلى جهة الوصول ، وما على الناقل إذا ما أراد التخلص من هذه المسؤولية إلا إثبات السبب الأجنبي أو القوة القاهرة و الحادث الفجائي⁷.

هذا الموقف المتردد من القضاء الفرنسي جعله يتعرض لانتقادات مجموعة من الفقهاء وخاصة الفقيهان marc sauzet من فرنسا و saintelette من بلجيكا ، وكان أساس هذا الانتقاد أنّه من غير المعقول التساهل مع شركات النّقل وتحميل عبء إثبات الخطأ للمسافر الذي غالبا ما يجد نفسه وهو الطرف الضعيف في موقف صعب عندما يكلف بإثبات خطأ شركات نقل كبرى تفوقه قدرات مادية وتقنية وتستخدم آلات شديدة التعقيد لا يفقه في كيفية عملها شيئا⁸.

كما نادى كل من الفقيهان سالي و جوسران بضرورة صرف النّظر عن الخطأ في المسؤولية المدنية عموما ، وفي المسؤولية عن الأشياء غير الحية بصفة خاصة ، ونشر

سالي عدة مقالات وتعليقات من سنة 1894 إلى سنة 1911 هاجم فيها فكرة الخطأ ، كما نشر جوسران كتابه الشهير عن المسؤولية عن الأشياء غير الحية سنة 1897.

2.1. تطبيق قواعد المسؤولية التصهيرية مع اللجوء الى اساليب التخفيف من المسؤولية

أمام الانتقادات التي وجهها الكثير من الفقهاء لفكرة تطبيق أحكام القواعد العامة للمسؤولية التصهيرية على ناقل المسافرين ، بسبب صعوبة إثبات خطأ الناقل من طرف المسافر ، خصوصا بعد الثورة الصناعية التي شهدتها أوروبا أواخر القرن التاسع عشر وظهور الآلات الميكانيكية ووسائل النقل المختلفة و المتطورة ، ردّ القضاء الفرنسي باللجوء إلى عدة وسائل وأساليب هدف من خلالها إلى محاولة التخفيف من عبء إثبات الخطأ عن المضرور ، تمثلت هذه المحاولات فيما يلي :

_ التوسع في فكرة الخطأ باللجوء إلى فكرة قرائن الأحوال⁹، حيث اعتبر بعض الحوادث في حد ذاتها دليلا كافيا على خطأ الناقل ، و مثال ذلك سقوط أحد المسافرين من وسيلة النقل

و مع ذلك لم يأتي هذا الأسلوب بالنتائج المرجوة ، لأنّ الأخذ به كان متروكا لقاضي الموضوع ، فهو الذي يقدر قرائن الأحوال بكل حرية و استقلالية دون الخضوع لرقابة المحكمة العليا ، وهذا ما ينتج عنه اختلاف تقدير القضاة لنفس الحادث في الكثير من الأحيان

_ لجأ القضاء الى فرض مجموعة من الواجبات القانونية على متعهدي النقل ، كما أوجب عليهم اتخاذ الاحتياطات اللازمة التي تضمن سلامة المسافر. هذه الوسيلة لم تكن فعالة هي الأخرى ، لأنها ألقت على المسافر عبئا آخر ، يتمثل في إثبات عدم اتخاذ الناقل للاحتياطات اللازمة¹⁰ و هو عبء لا يختلف عن عبء اثبات خطأ الناقل.

_ بعد فشل المحاولتين المذكورتين أعلاه في التخفيف من عبء إثبات الخطأ عن المسافر، وقصور المادة 1382 ق م ف ، لجأت محكمة النقض إلى الأخذ بأحكام المادة 1384 من ق م ف التي تنصّ على " الشخص ليس مسؤول فقط عن الضرر الذي يحدثه بفعله الشخصي ولكنه أيضا مسؤول عن الضرر الذي يسببه الأشخاص الذين يسأل عنهم والأشياء التي تكون تحت حراسته " وبهذا تكون مسؤولية ناقل المسافرين مفترضة على أساس الخطأ في الحراسة¹¹.

بيد أنّ الاستناد إلى هذه المادة لم يكن آنذاك يؤدّي إلى قيام قرينة قانونية على مسؤولية حارس الشيء بمجرد وقوع الضرر وهي قرينة لا يمكن دفعها إلا بإثبات السبب الأجنبي ، بل كان يؤدّي إلى قيام قرينة بسيطة يجوز للناقل نقضها بإثبات بذله ما كان عليه من عناية و لو لم يثبت السبب الأجنبي¹²

أمام هذه العيوب وغيرها لجأ القضاء الفرنسي إلى حل آخر أكثر فعالية ، يتمثل في ابتكار الالتزام بضمان السلامة ، فظهرت أولى بوادر هذا الحل من خلال الحكم الذي أصدرته محكمة pau في 02 فيفري 1910 قضت فيه بأنّه من غير المقبول أن لا يضمن الناقل سلامة المسافر و يضمن سلامة الأشياء التي ينقلها و قد أكّدت المحكمة على وجود التزام محدد على عاتق الناقل يضمن فيه سلامة المسافر، فمن غير المعقول أن يوافق أي مسافر على التعاقد مع ناقل يتعهد فقط بضمان أمتعته و لا يضمن سلامته الشخصية¹³

2. مرحلة الأخذ بقواعد المسؤولية العقدية

لم تجد محكمة النقض الفرنسية حلا أمام قصور الأساليب التي لجأت إليها سابقا من أجل تخفيف عبء الإثبات عن المسافر مناصا من تطبيق قواعد المسؤولية العقدية على ناقل المسافرين ، حيث أقرت بوجود التزام تعاقدي بين المسافر و الناقل يلزم هذا

الالتزام بضمان السلامة في مجال النقل البحري للمسافرين

الأخير بإيصال المسافرين سالما معافى (Sain et sauf) وما على الناقل إذا ما أراد دفع هذه المسؤولية إلا إثبات وقوع الضرر بسبب أجنبي لا يد له فيه ، أما المسافر المضروب فيكفي أن يثبت وجود عقد نقل يربطه بالناقل ، ووقوع الضرر أثناء تنفيذ العقد حتى يحصل على التعويض.

و كان ذلك من خلال قرارها الشهير الذي أصدرته في 21 نوفمبر 1911¹⁴ بمناسبة نظرها في قضية تتلخص وقائعها فيما يلي :

" انطلقت رحلة بحرية على متن إحدى السفن التابعة للشركة العامة للملاحة عبر الأطلنطي (La Compagnie générale Transatlantique) من تونس في اتجاه مدينة بون (عابدة) الجزائرية ، و أثناء الرحلة تعرّض أحد المسافرين يدعى زبيدي حميدة بن محمد إلى إصابة خطيرة في رجله ، سقط عليها خزان كان موضوع في السفينة بطريقة معيبة ، رفع المسافر المضروب دعوى ضد الشركة الناقلة مطالبا إيّاها بالتعويض أمام محكمة بون ، فدفعت الشركة بعدم اختصاص المحكمة المذكورة لوجود شرط في عقد النقل يعطي الاختصاص المحلي لمحكمة مرسيليا ، التي قضت هي الأخرى برفض هذا الدّفع مؤسستا قضاءها على قواعد المسؤولية التقصيرية لا العقدية ، وبالتالي لا مجال لإعمال الشروط الواردة في العقد المبرم بين الشركة الناقلة و المسافرين ، و أيدتها في ذلك محكمة استئناف الجزائر.

ولما عرضت القضية على محكمة النقض رفضت قرار محكمة الاستئناف وقضت بأنّ عقد النقل المبرم بين الأطراف هو الأساس في تحديد طبيعة مسؤولية الناقل و المسافرين ، ولم تكتفي بذلك بل وضحت من خلال هذا القرار أن الناقل لا يلتزم فقط بتوصيل المسافرين إلى مكان الوصول بل عليه أن يوصله سليما معافى¹⁵.

« L'exécution du contrat de transport comport pour le transporteur obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination » .

ثم تلا هذا القرار قرار آخر صدر في 27 جويلية 1913 عن الدائرة المدنية لمحكمة النقض الفرنسية متعلّق بالنقل البرّي تبنت فيه نفس الحل ، حيث جاء فيه "...إنّ تسليم الراكب تذكرة نقل يتضمن بذاته ، ودون حاجة لاشتراط صريح التزام شركة السكك الحديدية بتوصيل الراكب سالما معافى ، فإذا أصيب أثناء نقله تكون الشركة قد أخلت بالتزامها ، و لم تنفّذ العقد..."¹⁶

كما أكّدت محكمة النقض في حكمها الصادر في 28 يونيو 1916 على المسؤولية التعاقدية لناقل الأشخاص وأقرت أنّ هذه المسؤولية تتضمن التزاما بتوصيل المسافرين إلى مقصده سالما و معافى ، و لا تبرأ ذمّة الناقل من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أنّ الإصابة التي تعرّض لها المسافر ترجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه¹⁷ و بهذا لم تعد مسؤولية الناقل عن الإصابات الجسمانية للمسافر مسؤولية تقصيرية بل غدت مسؤولية عقدية و في إطار هذه المسؤولية يتحقّق الالتزام بضمان سلامة المسافرين ، وبعبارة أخرى يقع على الناقل التزام بتحقيق نتيجة ، وهذه النتيجة تتمثّل في ضمان وصول المسافرين سليما معافى إلى جهة الوصول¹⁸.

لكن رغم استقرار كل من القضاء و الرّأي الرّاجح من الفقه على أنّ التزام ناقل المسافرين بحرا هو التزام عقدي أساسه الالتزام بضمان سلامة المسافرين خلال فترة النقل بتوصيله سالما معافى ، إلا أنّ الطبيعة القانونية لهذا الالتزام طرأ عليها بعض التطوّرات الهامة ، التي تعود أساسا لظهور عبارات الالتزام بتحقيق نتيجة والالتزام ببذل عناية و بروز التفرقة بينهما بفضل الفقيه " René , Demogue " ¹⁹ كما تعود إلى تدخّل المشرّع الذي نظم التزامات الناقل البحري بنصوص تشريعية خاصّة ، بالإضافة إلى ذلك فإنّ الصفة الدولية لهذا النقل دفعت الدول إلى محاولة توحيد أحكام وقواعد هذا النقل من خلال إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية في هذا الشأن
ب. الطبيعة القانونية للالتزام بضمان السلامة

تتجلى أهمية تحديد الطبيعة القانونية للالتزام بضمان السلامة في مجال الإثبات ، فإذا كان الالتزام هو التزام ببذل عناية ، فإنه يقع على المسافر إثبات تقصير و إهمال الناقل ، ويكفي الناقل للتخلص من هذا الالتزام إثبات بذل العناية المطلوبة منه و اتخاذ جميع الاحتياطات اللازمة لتجنب الحوادث ، أما إذا اتسع الالتزام ليشمل منع وقوع الحوادث ، فإنه يصبح التزاما بتحقيق نتيجة ، و لا يستطيع الناقل هنا أن يتخلص من المسؤولية في حالة إصابة المسافر إلا بإثبات رجوعها إلى سبب أجنبي.

1. موقف الفقه من الطبيعة القانونية للالتزام بضمان السلامة

حاول بعض الفقهاء تحديد طبيعة التزام الناقل بضمان سلامة المسافر في إطار مجرد بذل عناية باتخاذ الاحتياطات اللازمة لتفادي إصابة المسافر أثناء نقله ، و من ثمّ يتعيّن على المسافر في ضوء هذا الاتجاه إثبات خطأ الناقل وعلاقة السببية بين خطئه والضرر الذي أصاب المسافر²⁰

ويستند هذا الجانب من الفقه في تبرير موقفهم إلى أنّ المسافر يكون حر في حركته و يتمتع بنشاط ذاتي و بالتالي لا يملك الناقل الرقابة الكاملة عليه ممّا يزيد من احتمال مساهمة المسافر في وقوع الإصابة ، لهذا لا يوجد سبب لافتراض مسؤولية الناقل.

في حين ذهب اتجاه آخر من الفقه إلى القول أنّ مسؤولية الناقل تتعدّد بمجرد إصابة المسافر مؤكّداً على أنّ عقد نقل الأشخاص يفرض على الناقل التزاما بإيصال المسافر سليماً معافى إلى وجهته المقصودة أي أنّ محل التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة لا يستطيع الناقل دفعه إلا بإثبات السبب الأجنبي²¹.

وقد برّر أنصار هذا الاتجاه اعتبار طبيعة التزام الناقل بضمان السلامة في عقد النقل التزام بتحقيق نتيجة لا بذل عناية بالقول أنّ الناقل مطالب بالوصول الى نتائج مؤكّدة لا احتماليه ، فسلامة المسافر في النقل البحري أو البرّي أو الجوي لا مجال فيها للاحتمال بل تكاد تكون مؤكّدة ، وهذا ما يسمح بافتراض خطأ الناقل في حالة إصابة المسافر²²

إلا أنّ الأخذ بهذا الرأي لم يدم طويلاً حيث ظهر اتجاه فقهي جديد نادى بضرورة التفرقة بين حوادث النقل البحري الفردية و الحوادث الجماعية ، على أساس أنه لا يمكن القول أنّ المسافر سئم نفسه للناقل وهو يتمتع بحريّة الحركة داخل سفن هي أشبه بالعمارات العائمة ، فليس من العدل تحميل الناقل مسؤولية مسافر انزلقت قدمه وهو يتجول داخل السفينة فأصيب بضرر²³، كما أنّه من غير العدل تحميل المسافر عبء إثبات خطأ الناقل في كل الحوادث.

وتبعاً لذلك تم تقسيم الحوادث التي يمكن أن يتعرض لها المسافر عن طريق البحر الى نوعين من الحوادث ، حوادث فردية تستند الى حرية المسافر في الحركة ، و الى احتمال مساهمته في حدوثها ، يتوجّب فيها على المسافر إثبات خطأ الناقل ، و حوادث جماعية ، كغرق السفينة أو اصطدامها ، تستند الى استبعاد تسبب المسافر في حدوثها ، يكون قوام المسؤولية فيها افتراض خطأ الناقل.

2. موقف التشريع من الطبيعة القانونية للالتزام بضمان السلامة

سنحاول من خلال هذه الجزئية استعراض ودراسة الطبيعة القانونية للالتزام الناقل البحري بضمان سلامة المسافرين ، وفق ما نص عليه المشرع الفرنسي ، و كل من المشرع الجزائري و المصري.

1.2 الطبيعة القانونية للالتزام بضمان السلامة في القانون الفرنسي

رغم استقرار القضاء الفرنسي خلال الفترة السابقة لصدور القانون 420/66 المؤرخ في 18 جوان 1966 الخاص بعقود استغلال النقل البحري ، على أنّ طبيعة التزام الناقل البحري بضمان السلامة هو التزام بتحقيق نتيجة ، لا يستطيع الناقل التخلص منه إلا بإثبات السبب الأجنبي ، إلا أنّه و كما رأينا سابقاً فإنّ المشرع الفرنسي قد تأثر بانتقادات

الالتزام بضمان السلامة في مجال النقل البحري للمسافرين

الفقهاء ، كما تأثر بمعاهدة بروكسيل لعام 1961²⁴، ما جعله يقوم بتعديل شامل سنة 1966 بموجب القانون المشار إليه أعلاه ، اعتبر من خلاله التزام الناقل بضمان سلامة المسافر مجرد التزاما ببذل عناية²⁵ يختلف فيه عبء الإثبات من حادث لآخر حيث ميّز بين :

الحوادث الجماعية : يكون فيها خطأ الناقل مفترض ، و تشمل الحوادث الناتجة عن " الغرق ، التصادم الجنوح ، الانفجار ، الحريق أو أي كارثة كبرى" ، فطبيعة هذه الحوادث تجعل من احتمال تسبب المسافر فيها أمر مستبعد ، لذلك تكون مسؤولية الناقل قائمة على الخطأ المفترض ، إلا أنّ هذا الأخير بإمكانه التخلّص من المسؤولية من خلال إثبات عدم رجوع الحادث إلى خطئه أو خطأ تابعيه ، وهذا ما نصت عليه المادة 38 من القانون 420/66²⁶

الحوادث الفردية : لا مجال فيها لافتراض مسؤولية الناقل ، إذا كان الحادث المسبب للضرر يحمل طبيعة فردية ، و بصفة أدق إذا كان الحادث لا يدخل في نطاق الحوادث الجماعية المذكورة أعلاه ، وبالتالي يكون أساس مسؤولية الناقل هو الخطأ الواجب الإثبات حيث يقع على المسافر عبء إثبات إهمال الناقل وعدم اتخاذه العناية والحرص اللّازمين لجعل السفينة صالحة للملاحة ، وعدم اتخاذه الاحتياطات اللازمة من أجل تأمين سلامة المسافر²⁷، كما يمكن للمسافر أيضا تحميل المسؤولية للناقل من خلال اثباته خطئه هو أو أحد تابعيه²⁸

و ما يلاحظ على التقسيم أنّه جاء مطابقا لما جاءت به المادة الرابعة من اتفاقية بروكسيل لعام 1961 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بنقل الركّاب بطريق البحر²⁹

أخذ القضاء الفرنسي بهذه التفرقة في معظم أحكامه ، على غرار الحكم الصادر عن المحكمة الابتدائية بتولون بتاريخ 15 جانفي 1966 ، في قضية مفادها فقد أحد المسافرين جزء من إصبع يده اليسرى بسبب غلقه للباب المؤدي الى أحد أسطح السفينة على يده جاء فيه " أنّ الناقل يقع عليه التزام ببذل عناية ، يتطلب لقيام مسؤوليته الإثبات من طرف المدعي المسافر على وجود خطأ الناقل البحري ، وبما أنّ المسافر لم يقع بإثبات وجود خلل في نظام غلق الأبواب أو عدم عمله بطريقة سليمة فإنّه لا يكون مجالا لإلّا برفض الدعوى لعدم التأسيس"³⁰.

رغم استجابات المشرّع الفرنسي لأراء الفقهاء من خلال التّعديل الشامل الذي قام به سنة 1966 بموجب القانون الصادر في 18 جوان 1966 الخاص بعقود استغلال النّقل البحري ، وفرّق فيه بين مسؤولية الناقل في حالة حوادث النّقل الجماعية ومسؤوليته في حالة الحوادث الفردية ، إلا أنّ الفقه انقسم مجددا في ضوء هذا القانون حول الطبيعة القانونية للالتزام بضمان السلامة في عقد النّقل البحري ، هل هي التزام ببذل عناية أو التزام بتحقيق نتيجة؟

الاتجاه الأوّل الذي تبناه رأي معتبر من الفقه الفرنسي ، ومنهم الفقيه روديير (René Rodière) يؤكّد على أنّ التزام الناقل بضمان السلامة هو التزام ببذل عناية ، مع قلب عبء الإثبات في حالة الحوادث الجماعية ، إذ أنّها قائمة على افتراض الخطأ لا افتراض المسؤولية³¹ ويقع على الناقل إثبات عدم رجوع الحادث إلى خطئه أو خطأ تابعيه ليتخلّص من المسؤولية .

الاتجاه الثاني من الفقه ، و منهم الأستاذ فليب ديلباك (Philippe Delbecq) يرى أنّ التزام الناقل بضمان السلامة ، يكون التزام بتحقيق نتيجة في حالة الحوادث الجماعية ، لا يتخلّص فيه الناقل من المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي ، بينما يكون في حالة الحوادث الفردية مجرد ، التزام ببذل عناية يوجب على المسافر إثبات خطأ الناقل أو إهماله هو أو تابعيه حتى يحصل على التعويض³²

2.2 الطبيعة القانونية للالتزام بضمان السلامة في القانونين الجزائري و المصري

سار المشرع الجزائري على نهج المشرع الفرنسي ، وكان تأثره هو الآخر واضحا باتفاقية بروكسل لعام 1961³³، فمن خلال المادة 842 ق ب ج التي نصت على " يعد الناقل مسؤولا عن الضرر المؤدي للوفاة والإصابات الجسمانية للراكب ...إذا كان الفعل المولد للضرر قد وقع خلال عملية النقل و له علاقة بالملاحة أو استغلال السفينة أو من جراء خطأ أو إهمال الناقل أو مندوبيه خلال القيام بأعمالهم "، و نص المادة 843 من نفس القانون على: "يفترض خطأ أو إهمال الناقل أو مندوبيه و المشار اليهما في المادة السابقة ، إلا اذا ثبت العكس ، وكانت الوفاة أو الإصابات الجسمانية للمسافرمسببة من جراء غرق أو اصطدام أو جنوح أو حريق أو أي شيء له علاقة بإحدى هذه الحوادث " .

يتضح أنّ المشرع الجزائري قد اعتبر التزام الناقل البحري بضمان السلامة مجرد التزام ببذل عناية يقع فيه على عاتق المسافر المضروب عبء إثبات خطأ الناقل ، إذا كانت الوفاة أو الإصابات الجسمانية التي تعرّض لها مسببة من جراء حادث فردي ، وغير ناتجة عن حادث جماعي كالغرق أو الانفجار أو الحريق أو أي شيء له علاقة بهذه الحوادث ، أمّا إذا كانت هذه الأخيرة هي سبب الضرر الجسmani الذي تعرّض له المسافر فإنّه يقبل عبء الإثبات ، و تكون مسؤولية الناقل قائمة على أساس الخطأ المفترض ، لاستبعاد تسبب المسافر في هذه الحوادث ، مع إعطاء الناقل حق إثبات العكس ، أي إثبات عدم خطئه أو إهماله ، أمّا عبء إثبات وقوع الضرر خلال عملية النقل ، وتعلّق هذا الضرر بملاحة أو استغلال السفينة ، فإنّه يقع على عاتق المسافر في كل الأحوال ، و هذا ما نصت عليه المادة 845 بقولها " أنّ الإثبات بأنّ الفعل المنشئ للضرر قد طرأ خلال النقل و أنّه يتعلّق بملاحة أو استغلال السفينة يكون على عاتق المدعي كما يكون على عاتق هذا الأخير اثبات مدى الضرر " .

أمّا المشرع المصري فعلى خلاف المشرع الفرنسي والجزائري ، كان أكثر حزما اتجاه الناقل البحري وفضّل واضعوا تقنين التجارة البحرية الجديد الاستقرار على القاعدة التي وضعتها محكمة النقض المصرية و تقضي بأنّ التزام السلامة الذي ينشئه عقد نقل الأشخاص على عاتق الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة³⁴ يفرض على الناقل توصيل المسافر إلى جهة الوصول سالما معافى ، ولا تبرأ ذمّة الناقل إلا بالإثبات أنّ الضرر نشأ عن السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه ، حيث نصّت المادة 206 من القانون البحري المصري (1990/8) صراحة على أن " يسأل الناقل عمّا يحدث من ضرر بسبب وفاة المسافر أو ما يلحقه من إصابات بدنية إذا وقع الحادث الذي نشأ عنه الضرر خلال تنفيذ عقد النقل...." كما نصّت المادة 207 من نفس القانون " يعفى الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في المادة السابقة إذا أثبت أنّ وفاة الراكب أو إصابته ترجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه "

غير أنّه إذا كان النقل دوليا و خاضعا لاتفاقية بروكسيل 1961، فإنّ التزام الناقل يكون ببذل عناية قوامه افتراض خطأ الناقل في الحوادث الجماعية(الغرق،التصادم،الانفجار والحريق) إذا أصيب المسافر أثناء الرحلة البحرية ، ويمكن للناقل البحري التخلّص من المسؤولية إذا أثبت أنّه وتابعوه قد بذل العناية الكافية والواجبة لتلافي الضرر ، أمّا في الحادث الفردي يلتزم المضروب بإثبات خطأ الناقل³⁵

وفي تقييمنا لهذا الاتجاه الذي سار عليه كل من المشرع الجزائري و المشرع الفرنسي والمشرع المصري في مجال النقل الدولي ، و سارت عليه الاتفاقيات الدولية ، من خلال اعتبار التزام الناقل البحري بضمان سلامة المسافر مجرد التزام ببذل عناية ، قوامه إلقاء عبء إثبات خطأ وإهمال الناقل على عاتق المسافر في حالة إصابة هذا الأخير بأي ضرر جسmani ، مع قلب هذا العبء استثناء في حالة الحوادث الجماعية أو الكوارث الكبرى ، نرى أنّه قد انحرف عن الهدف الأساسي الذي قام من أجله الالتزام

الالتزام بضمان السلامة في مجال النقل البحري للمسافرين

بضمان السلامة والمتمثل أساسا في حماية المسافرين و إعفائه من عبء إثبات خطأ الناقل ، لذلك نرى أنّ هذا الالتزام يجب أن يلقي على عاتق الناقل التزاما بتحقيق نتيجة لا يبذل عناية.

ثانيا. شروط إعمال الالتزام بضمان السلامة في نقل الأشخاص بحرا

من أجل قيام الالتزام العقدي بضمان السلامة على عاتق الناقل لابد من توفر شرطين أساسيين ، أولهما وجود عقد نقل صحيح وأن يكون هذا النقل بمقابل ، وثانيهما تحقق إصابة المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل أو ما يعرف بالنطاق الزمني للالتزام بضمان السلامة

أ. وجود عقد نقل بمقابل

استقر الفقه والقضاء على أنّ الالتزام العقدي للناقل بضمان سلامة المسافرين بحرا يجد مصدره في عقد النقل الذي يربط بينهما ، كما اشترط القضاء لاستفادة المسافر من هذا الالتزام التعاقدية أن يتم النقل بمقابل لذلك جعل القضاء عقد النقل والمقابل المادي الذي يقدمه المسافر معيارا لقيام الالتزام التعاقدية بضمان السلامة غير أنّ غياب هذا الالتزام لا يمنع من متابعة الناقل على أساس القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية ، أو على أساس مسؤولية حارس الأشياء³⁶

1. وجود عقد نقل

من المعلوم أنّه لكي يتسنى للمسافر مطالبة الناقل بالتعويض عمّا أصابه من ضرر نتيجة إخلال الناقل بالتزامه بضمان سلامة المسافرين عليه أن يثبت وجود علاقة تعاقدية صحيحة بينه وبين الناقل ، فمن خلال تعريف الفقه الفرنسي لعقد النقل على أنّه ذلك الاتفاق الذي يلتزم فيه شخص يسمى الناقل بتوصيل المسافر من مكان إلى آخر مقابل أجر يؤديه هذا الأخير³⁷، ونص المادة 36 ق ت ج " عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين" ، و نص المادة 821 من القانون البحري الجزائري على أنّ " الناقل يلتزم بموجب عقد نقل المسافرين بنقل المسافرين عن طريق البحر لمسافة معينة مقابل دفع المسافر أجرة السفر" يتضح أنّ :

- عقد النقل يفرض على الناقل التزاما بنقل شخص طبيعي على قيد الحياة ، أمّا نقل جثة المتوفى فلا يعدّ من قبيل نقل الأشخاص و إنّما يندرج في إطار نقل الأشياء³⁸.
- عقد النقل وفقا لهذا التعريف يتضمّن عنصرين أساسيين ، الأول : أن يتم النقل على متن السفينة بحرا من مكان لآخر هو الغرض الأساسي من العقد ، فإذا تم النقل ضمن عمليات أخرى كانت العبارة بالعمليات الأصلية³⁹ ، و مثال ذلك إذا تم النقل كجزء من التزامات رب العمل في عقد عمل فإنّ هذا الأخير هو الذي يسري ، فلا يستفيد من الالتزام بالسلامة وفقا لأحكام مسؤولية الناقل التعاقدية الطاقم الذي يعمل في السفينة كقائد السفينة و البحارة و عمال الصيانة والمضيفين ، وغيرهم ممّن يستخدمهم الناقل في عملية النقل ، بل يخضعون لأحكام عقد العمل.

2. أن يكون النقل بمقابل

الأصل في خدمة النقل التي يقدمها الناقل إلى المسافرين أنّها تكون بمقابل ، فوجود عقد النقل لا يكفي وحده لقيام التزام الناقل بضمان السلامة ، بل يستلزم أيضا لقيام هذا الالتزام وجود مقابل مادي يقدمه المسافر يتمثل عادة في ثمن تذكرة النقل ، وهذا ما نصّت عليه المادة 821 ق ب ج المشار إليها سابقا

إلاّ أنّه هناك استثناءات تجعل من امكانية تطبيق أحكام عقد نقل الأشخاص على النقل الذي يتم بغير نقدي و وارد في حالات معينة :

1.2. في حالة النقل المصلحي الذي يقوم به ناقل بحري محترف ، على اعتبار أنّ هذا الأخير يستبعد قيامه بهذا النوع من النقل إلا إذا كان يرجو من ورائه مصلحة معينة⁴⁰، فالمصلحة هي المعيار الذي يميّز النقل المصلحي عن النقل المجاني بشرط أن لا تصل هذه المصلحة إلى حد المقابل المالي ، ومثال ذلك نقل شخصية مشهورة على متن السفينة خلال الرحلة البحرية بهدف جلب الشهرة والدعاية لشركة النقل وقد استقرّ القضاء الفرنسي بعد تردد طويل على اعتبار النقل الذي فيه مصلحة للناقل كما لو تم بمقابل مالي رغم مجانيته ، وهو ما يقرّر على عاتق الناقل الالتزام بضمان السلامة ، وعلّت محكمة النقض الفرنسية هذا الاتجاه في قرار لها بالقول " يعتبر النقل مجانيا إذا تم لمصلحة الراكب ألبحثة أما إذا كان ثمة مصلحة للناقل فيه فلا يعتبر أنّه قد جرى بدون عوض"⁴¹

أخذ المشرّع الجزائري أيضا بهذا الاتجاه ، فمن خلال المادة 850 ق ب ج التي جاءت في نهاية الفصل الثالث المتضمن أحكام مسؤولية الناقل البحري للمسافرين ونصّت على " تطبق أحكام هذا الفصل أيضا على النقل المجاني الذي يتم من قبل المؤسسات البحرية للنقل.

ولا يسري مفعولها على النقل البحري التطوعي و لا على المسافرين خفية". يتضح أنّ المشرّع أخضع النقل المجاني الذي يتم من قبل ناقل بحري محترف متمثلا في المؤسسات البحرية للنقل إلى أحكام عقد نقل المسافرين ، على اعتبار أنّ هذه المؤسسات من المستبعد قيامها بنقل المسافرين مجانا الا اذا كانت ترجوا من وراء ذلك مصلحة معينة ، واستثنى من ذلك النقل التطوعي والمسافرين خفية لعدم وجود عقد نقل ومقابل مادي يربطهم بالناقل.

2.2. في حالة نقل الأطفال بمناسبة نقل ذويهم : نقل الأطفال مع ذويهم دون مقابل لا يعفي الناقل من الالتزام بالسلامة اتجاههم لأنّ النقل يكون هنا خاضعا لعملية النقل الأصلية و يأخذ حكمها مادام نقل ذويهم قد تمّ وفق عقد صحيح و بمقابل⁴².

3.2. النقل ذو المقابل المادي غير الظاهر : بعض عمليات النقل تكون مجانية في ظاهرها إلا أنّها في الواقع تعتبر من قبيل عمليات النقل بمقابل ، ومثال ذلك نقل العسكريين ورجال الشرطة الذي يتم إعمالا لعقد التزام بين الناقل و الإدارة ، كما أنّ نقل أسر العمّال والموظفين الذين يستخدمهم الناقل في تنفيذ النقل عادة ما يكون مجانيا في ظاهره إلا أنّه في الواقع يكون على شكل إمتيازات تدخل في تكوين عقد العمل المبرم بين الناقل و عمّاله.

و تشير في الأخير الى أنّ امتناع المسافر عن دفع أجرة النقل ، لا يسقط التزام الناقل بضمان السلامة لأنّه يمكن لهذا الأخير استيفاء أجرة النقل من خلال حبس أمتعة المسافر على نفقته ، لحين وفائه بقيمة الأجرة، و المصاريف المستحقة بسبب النقل ، و الا بيعها بالمزاد العلني من استيفاء الحقوق السابق ذكرها ، و هذا ما نصت عليه المادة 840 ق ب ج بقولها " يجوز للناقل أو من يمثله احتجاز أمتعة المسافر ووضعها في المستودع على نفقة و مسؤولية المسافر حتى تسديد ديون الناقل المتولدة عن عقد السفر أو تقديم الضمانات المناسبة .

و اذا لم تسدد أو تضمن ديون الناقل مدة شهر ، يمكن للناقل أن يبيع الأمتعة بالمزاد العلني أو بطريقة أخرى تكفل له تغطية ديونه ونفقاته المترتبة على السفر "

3. الالتزام بضمان السلامة في صور النقل بدون عقد أو مقابل

بعدما بيّنا أنّه إذا تمّ نقل المسافرين بحرا من مكان لآخر و توافر المقابل المادي فإننا نكون أمام عقد نقل يقع بموجبه على عاتق الناقل الالتزام بضمان سلامة المسافرين إلا أنّه توجد صور أخرى للنقل البحري ينقل فيها الراكب من مكان لآخر، غير أنّها بعيدة عن عقد النقل البحري نظرا لغياب العقد و المقابل المادي فيها ، فقد تتم هذه الصور من النقل بناء على علم الناقل كما هو الحال بالنسبة للنقل المجاني ، أو قد تتم

الالتزام بضمان السلامة في مجال النقل البحري للمسافرين

دون علم الناقل كما هو الحال بالنسبة للركّاب المتسللين ، وهذا ما يطرح التساؤل عن طبيعة المسؤولية التي يخضع لها الناقل في هذه الحالة وتأثير ذلك على وجود الالتزام بضمان السلامة.

1.3 النقل المجاني : النقل بالمجان صورة من صور النقل المعروفة في هذا العصر ، وهو النقل الذي ينطوي على نية المجاملة و التفضل من جانب الناقل ، دون أن يتقاضى فيه مقابل واقعي ولا مقابل غير ظاهر ، كما أنه يتميز بعدم وجود المصلحة فيه⁴³

1.1.3 الالتزام بضمان السلامة في النقل المجاني :

بعد صدور حكم محكمة النقض الفرنسية الشهير في 21 نوفمبر 1911 واستقرار القضاء الفرنسي على تحميل الناقل التزاما تعاقديا محددًا بضمان سلامة المسافرين ، لم تميّز بعض الأحكام الصادرة بعد ذلك بين ما إذا كان النقل قد تمّ بمقابل أو مجانًا ، و ألزمت الناقل بضمان سلامة المسافر في كليهما على أساس المسؤولية العقدية⁴⁴ ، و قد تأثر هذا القضاء بالاتجاه الفقهي الذي اعتبر مسؤولية الناقل المجاني عقدية ، حيث يرى الأستاذ "لالو" أن الرابطة التي تربط الناقل المجامل بالمسافر هي رابطة عقدية مثل الرابطة التي تربط الناقل المأجور لأنّ الأجر و إن كان شرطًا لصحة العقد إلا أنّ غيابها لا يزيل الرابطة العقدية بين الناقل و المسافر ، و الفرق بين النقل بمقابل والنقل بدون مقابل كالفرق بين البيع و الهبة يتمثل في غياب المقابل المادي ، حيث أنّ غياب هذا الأخير لا يلغي الرابطة العقدية بين الواهب والموهوب له⁴⁵ ووجود هذه الرابطة العقدية يجعل الناقل المجاني ملتزمًا بضمان سلامة المسافر .

أمّا الأستاذ سفاتي "savatier" فقد اعتبر النقل المجاني من عقود الخدمات الغير مسمّاة حيث قال " ... القانون المدني الفرنسي لم يتردد في اعتبار الوكالة بلا أجر و كذلك الوديعة بلا أجر من العقود وهذه العقود عبارة عن خدمات ، لذلك تطبق نفس القواعد على الخدمات المجانية الأخرى التي تكون بلا عوض كالتنقل بدون عوض ، إلا أنّه من العدل تطبيق قواعد المسؤولية العقدية مع تخفيف أحكامها لأنّ النقل قد جرى بدون مقابل"⁴⁶

تعرّض تطبيق قواعد المسؤولية العقدية على النقل المجاني لنقد شديد من غالبية الفقهاء ، لأنّ الأجر يعد عنصرًا أساسيًا في عقد النقل ، فيرى الأستاذ جوسران أن نية التعاقد غائبة في النقل المجاني ، على اعتبار أنّ الناقل لم يقصد التعاقد أو الالتزام بشيء اتجاه المسافر ، كما أنّ المسافر نفسه لم يطلب من الناقل أن يتعهد أو يلتزم بشيء ، ممّا يفي بوجود العلاقة التعاقدية ووجود الالتزام بالسلامة على عاتق الناقل ، وهذا ما أيده القضاء الفرنسي في أغلب أحكامه⁴⁷ .

بعد استبعاد قيام الالتزام بضمان السلامة على عاتق الناقل لغياب عقد النقل ، لاشك أنّ مسؤولية الناقل ستتحصر في المجال التقصيري ، الذي يوجب على المسافر المضرور إثبات الخطأ و الضرر والعلاقة السببية بينهما لكي يتحصّل على التعويض ، ويتيح للناقل دفع المسؤولية بنفي ارتكاب الخطأ، ممّا يجعل الالتزام بضمان السلامة يتلاشى في هذا النوع من النقل ، وقد أخذ بهذا الاتجاه نفر من الفقهاء ، كما استند عليه القضاء الفرنسي في العديد من أحكامه.

بيد أن السؤال المطروح هل يمكن الاستناد على قواعد المسؤولية عن حراسة الأشياء إذا حدث الضرر بسبب تدخل وسيلة النقل ؟

رفض القضاء الفرنسي في البداية تطبيق قواعد المسؤولية عن حراسة الأشياء في حالة النقل المجاني ، و استمر حتى سنة 1962 في إلزام المسافر المضرور بإقامة الدليل على خطأ الناقل ، معللاً ذلك بعدم استفادة من يستعمل شيء مجانًا من قواعد المسؤولية عن الأشياء⁴⁸ ، وهو ما ذهب إليه الأستاذ عبد الرزاق السنهوري أيضا بقوله : إنّ من شروط قيام المسؤولية على أساس الحراسة ألا يكون المضرور قد اشترك مجانًا في استعمال الشيء المسبب للضرر⁴⁹

كما يرى الأستاذ رودبير وهو من الرافضين للفكرة التعاقدية بأنه إذا ما طبقنا المادة 1384 مدني فرنسي على النقل المجاني ، نكون قد منحنا المسافر مجانا مركزا قانونيا مماثلا للمسافر المنقول وفق عقد النقل⁵⁰.

عارض هذا الرأي جانب آخر من الفقه يرى جواز تأسيس مسؤولية الناقل بالمجان على أساس الخطأ في حراسة الأشياء واعتبارها مسؤولية مفترضة طبقا لنص المادة 1384 من القانون المدني الفرنسي ، حيث يرى الفقيه جوسران أن المنطق يقتضي إخضاع الناقل بالمجان إلى قواعد المسؤولية عن حراسة الأشياء ما دام النقل بدون عوض ، أما إذا كان بعوض فالمسؤولية العقدية هي الواجبة التطبيق⁵¹، كما يرى أن استبعاد تطبيق المادة 1384 على أساس مشاركة المسافر مجانا في الاستعمال غير صحيح ، لأن حراسة الشيء لا تثبت إلا لمن كانت له سيطرة فعلية عليه ، وليس للمسافر مجانا هذه الصفة⁵².

أخذت محكمة النقض الفرنسية بهذا الرأي من خلال حكمها الشهير الذي أصدرته في 20 ديسمبر 1968⁵³، و أجازت فيه للمسافر مجانا الاستناد على المسؤولية التقصيرية الخاصة بحراسة الأشياء (المادة 1384⁵⁴ مدني فرنسي) للحصول على التعويض اذا أصابه ضرر جسماني خلال فترة النقل ، حيث يصبح الناقل مسؤولا بمجرد وقوع الضرر و لا يعفيه من المسؤولية سوى إثبات السبب الأجنبي ، و بهذا يرجع الحديث عن الالتزام بضمان السلامة ، و يستعيد مكانته كوسيلة ضمان لصالح المسافر مجانا في مواجهة الناقل⁵⁵ ولكن على أساس مسؤولية حارس الشيء لا على أساس المسؤولية العقدية ، و يجد الناقل بالمجان نفسه مسؤولا تجاه المسافر دون أن يكلف هذا الأخير بإثبات خطئه ، و هو منهج القضاء الفرنسي⁵⁶.

2.1.3 الالتزام بضمان السلامة في النقل المجاني في القانون الجزائري

نصت المادة 850 من ق ب ج التي جاءت في نهاية الفصل الثالث الخاص بأحكام مسؤولية الناقل البحري للمسافرين على أن " تطبق أحكام هذا الفصل أيضا على النقل المجاني الذي يتم من قبل المؤسسات البحرية للنقل. ولا يسري مفعولها على النقل البحري التطوعي و لا على المسافرين خفية".

من خلال نص الفقرة الأولى من المادة المذكورة أعلاه يتبين أن المشرع الجزائري أخذ بما جاءت به اتفاقية بروكسل 1961 و أخذ به المشرع الفرنسي في حالة النقل البحري الدولي و الداخلي حيث أخضع مسؤولية الناقل في النقل البحري المجاني الذي يتم بواسطة شركة من شركات النقل البحري إلى نفس القواعد التي يخضع لها الناقل في عقد نقل الأشخاص ، وهو ما يرتب على عاتق الناقل المجاني التزاما بضمان سلامة المسافر وفقا للقواعد الواردة في النقل بمقابل.

غير أنه من خلال نص الفقرة الثانية من نفس المادة نجد أن المشرع الجزائري قد استثنى تطبيق قواعد مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص على النقل التطوعي أو كما يسميه الفقه النقل الذي يتم على سبيل المجاملة البحتة بمعرفة فرد عادي ، ولكن دون أن يحدد نوع المسؤولية التي يخضع لها الناقل في هذه الحالة و بهذا نقول أن القضاء في الجزائر و في غياب النص قد استند الى نص المادة 138 ق م ، و اتبع في ذلك ما ذهب اليه القضاء و الفقه الفرنسي .

ويدعم ذلك قرار صدر عن المحكمة العليا ، الغرفة المدنية بتاريخ 20 جانفي 1982 جاء فيه " متى نص القانون على أن كل من تولى حراسة شيء اعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء ، فإن الإعفاء من المسؤولية في مجال النقل لا يكون الا بثبوت الإستثناءات المنصوص عليها بالمادة 138 ق م دون التمييز بين النقل بالمجان أو بالمقابل..."⁵⁷.

يعود سبب التفرقة بين النقل المجاني الذي تقوم به شركات النقل ، والنقل التطوعي الذي يقوم به الأفراد العاديين ، إلى كون شركات النقل باعتبارها ناقل بحري محترف لا يتصور أن تقوم بنقل شخص دون مقابل إلا إذا كانت ترجو من وراء ذلك نفعا ماديا

الالتزام بضمان السلامة في مجال النقل البحري للمسافرين

ولو كان هذا التّفّع المادي غير ظاهر أو غير مباشر ، وهو ما يطلق عليه بعض الفقه اسم التّفّل المصلحي كما رأينا سابقا ، لهذا تكون أحكام مسؤولية الناقل هنا هي نفسها الأحكام في عقد نقل المسافرين

ومع ذلك فقد لاحظ الفقه الفرنسي خلافا في هذه الحلول ونوافقه في ذلك ، فمن غير المنطق أن يكون وضع المسافر المنقول بمقابل أو مجاناً من قبل شركات النقل البحري في وضع أسوأ من المسافر المنقول تطوعياً من طرف شخص عادي ، حيث يستطيع المسافر المنقول تطوعياً من طرف شخص عادي الاستناد إلى الالتزام بضمان السلامة الذي أساسه قواعد المسؤولية عن حراسة الأشياء ، و لا يملك المسافر المنقول بمقابل أو مجاناً من طرف شركات النقل ذلك⁵⁸، فالمسافر في النقل التطوعي يكون معفى تماماً من عبء إثبات خطأ الناقل ، و لا يستطيع الناقل التحرر من المسؤولية اتجاهه إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه.

2.3. النقل الخفي :

أغفل المشرّع الجزائري تعريف المسافر المتسلل و اكتفى بالنص على الإجراءات الواجب اتباعها في حالة ضبط هذا الأخير من خلال المواد من 857 الى 859 من القانون البحري وخصص مادة رادعة لجريمة الإبحار خلسة عبر السفن في المادة 545 ق ب ج⁵⁹

في حين عرّفته المادة الأولى من اتفاقية بروكسل الخاصة بالركاب المتسللين عبر البحر لسنة 1957⁶⁰ بقولها " الرّاكب المتسلل هو كل شخص يركب السفينة للإبحار أو محاولة الإبحار خارج الميناء دون إذن ربّان السفينة أو مالكيها أو أي شخص مسؤول عنها"

كما عرّفته اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحريّة الدوليّة لسنة 1965⁶¹ " الرّاكب المتسلل هو كل شخص مخبأ على متن السفينة أو المخبأ في شحنة البضائع المحمّلة على متن السفينة دون موافقة المالك أو ربّان السفينة أو كل شخص مسؤول عنها وتم اكتشافه على متن السفينة بعدما تترك هذه الأخيرة الميناء أو في شحنة البضائع أثناء التفريغ في ميناء الوصول ، والذي تمّ تبليغه من طرف السلطات المختصة أو من طرف الربّان كمسافر غير قانوني"

و عرّفه المشرّع الفرنسي في المادة 74 من القانون التأديبي الجزائري للبحريّة التجاريّة " الرّاكب المتسلل هو كل شخص دخل عن طريق الاحتيال الى السفينة بنية السفر على المدى الطويل في رحلة ساحلية دولية "

من خلال هذه التعاريف يتضح لنا أنّه رغم أنّ نقل المسافرين المتسلل يكون دون مقابل إلا أنّه يختلف عن النقل المجاني ، فهذا الأخير يتم بعلم الناقل و إرادته ، بينما نقل المسافرين المتسلل يتم دون علم الناقل و لا موافقته ، لهذا يعتبر عملاً غير مشروع .

1.2.3 الالتزام بضمان السلامة في النقل الخفي :

ينتفي قيام التزام الناقل بضمان سلامة المسافرين في حالة تسلل هذا الأخير إلى السفينة دون علم الناقل على أساس انعدام الرّابطة العقدية بينه وبين الناقل ، سواء كان ركوبه بدون تذكرة أو بتذكرة منتهية الصلاحية أو

بتذكرة مزورة⁶² أو في الحالة التي يستمر فيها المسافر بوسيلة النقل إلى ما بعد المسافة المتفق عليه في عقد النقل دون موافقة الناقل أو علمه.

وقد اعتبر بعض الفقهاء أنّ الناقل في هذا النوع من النقل لا يخضع إلا للمسؤوليّة التقصيرية ، و بهذا يقع على المسافرين المتسلل في حالة إصابته بضرر أثناء فترة النقل عبء إثبات خطأ الناقل والضرر التي تعرّض له والعلاقة السببية بينهما⁶³.

أمّا محكمة النقض الفرنسية فقد حملت في البداية المسافرين المتسلل المسؤولية الكاملة عن الخطأ الذي تسبب في الضرر ، و أعفت الناقل من المسؤولية على اعتبار أنه خطأ غير متوقع و غير ممكن الدفع من الناقل⁶⁴ وهذا ما جلب لها جملة من الانتقادات

بحجة أنّ وقوع الحادث الذي أصاب المسافر لا يتصور أن يكون بسبب التسلّل فقط ، بل يمكن اعتبار المسافر المتسلّل مساهما في حدوث الضرر ، فيكون الخطأ مشتركا بين المسافر والنّاقل⁶⁵ وهذا ما جعل محكمة النّقض تعدل عن موقفها وتذهب الى إعفاء النّاقل إعفاء جزئيا في هذه الحالة⁶⁶، ثم يستقر القضاء الفرنسي بعد ذلك على اعتبار مسؤولية النّاقل في هذا النوع من النّقل مسؤولية تقصيرية⁶⁷.

و مع ذلك فهناك من الفقهاء من يرى إمكانية استفادة المسافر المتسلّل من الالتزام بالسلامة الذي تفرضه قواعد المسؤولية عن الأشياء ، مثله مثل المسافر مجّانا⁶⁸

2.2.3 الالتزام بضمان السلامة في النّقل الخفي على ضوء القانون الجزائري:

لم يبيّن المشرع الجزائري طبيعة مسؤولية النّاقل البحري اتجاه الرّكاب المتسلّل ، بل اكتفى فقط بإخراجها من دائرة المسؤولية العقدية دون أن يبيّن نوعها ، حيث جاء في الفقرة الثانية من المادة 850 من ق ب ج المشار إليها سابقا ".....ولا يسري مفعولها على النّقل البحري التطوعي و لا على المسافرين خفية "

كما أنّ القضاء الجزائري يفتقر الى سوابق قضائية في هذا المجال.

الإ أنّّه بالعودة الى اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية لسنة 1965 التي صادقت عليها الجزائر نجدها قد خصصت الفصل الرابع منها للمسافرين المتسلّين ، وتكلمت في الجزء الثالث منه عن وجوب معاملتهم معاملة انسانية ، و أن تفرض الحكومات المتعاقدة على ربان السفينة اتخاذ التدابير اللازمة لضمان سلامة المسافرين المتسلّين بما في ذلك توفير الغذاء ، المأوى والرعاية الطبية⁶⁹.

وهو ما يجعلنا نعتقد أنّ القضاء الجزائري سيأخذ بأحكام هذه الاتفاقية من خلال مساءلة النّاقل عن الضرر الذي يتعرض له المسافر المتسلّل على أساس قواعد المسؤولية عن حراسة الأشياء .

ب. إصابة المسافر أثناء عملية النّقل :

إنّ الالتزام بضمان السلامة لا يغطّي جميع الأضرار التي يتعرّض لها المسافر ، فمن الضّروري أن يكون للضرر علاقة بالنّقل ، وهنا تكمن صعوبة تحديد الفترة الزمنية التي يلتزم فيها النّاقل بضمان سلامة المسافر⁷⁰ أو كما يسمّيه الفقه النّطاق الزمني للالتزام بضمان السلامة

رغم أنّ الالتزام التعاقدية بضمان السلامة يرتبط وجودا وعلما بوجود أو غياب عقد النّقل كما بيّنا سابقا إلا أنّّه لا يستقر في ذمة النّاقل بمجرد تكوين العقد ، أو بمجرد تسلّم المسافر لتذكرة النّقل ، بل يبدأ إعماله مع بداية تنفيذ عقد النّقل ، ففي أغلب الأحيان يتم التعاقد و شراء التذكرة قبل تنفيذ العقد بوقت طويل ، لهذا ليس من المنطق أن يكون النّاقل ضامنا لسلامة المسافر طيلة هذه المدة⁷¹ ، وعليه فإنّ النّطاق الزمني للالتزام بضمان السلامة يتحدد بفترة تنفيذ عمليات النّقل ، التي تشمل عادة فترة تواجد المسافر داخل وسيلة النّقل(1) وكذلك عمليات الصعود والنّزول من و إلى وسيلة النّقل(2) ، وقد تمتد في بعض الأحيان الى إجراءات ومنشآت مكّلة لها تخضع لرقابة و إشراف النّاقل ، بشرط أن تتم هذه العمليات بعد إبرام عقد النّقل أو بالتزامن مع إبرامه ، أمّا إذا تمّت قبل إبرام عقد النّقل ، أو بعد انقضائه فلا محلّ لقيام الالتزام بضمان السلامة على عاتق النّاقل في هذه الحالة .

1. وجود المسافر داخل وسيلة النّقل

يعتبر وجود المسافر داخل السفينة أهم و أطول و أخطر مرحلة في عملية النّقل ، وهي المرحلة التي يعهد فيها المسافر بنفسه إلى النّاقل ، لذلك يعتبر وجوده داخل السفينة التطبيق العملي و الحقيقي للالتزام بضمان السلامة ، وهو أمر مسلّم به فقها و قضاء و لا يقبل أي مناقشة⁷²

إنّ ارتباط الالتزام التعاقدية بضمان السلامة بالاتصال المادي بين المسافر ووسيلة النّقل يقتضي انقضاء هذا الالتزام بمجرد مغادرة المسافر لوسيلة النّقل حتى ولو كانت هذه المغادرة مؤقتة ، كأن تكون لمجرد قضاء حاجة ثم العودة ، وبهذا أخذ القضاء

الالتزام بضمان السلامة في مجال النقل البحري للمسافرين

الفرنسي⁷³، أما إذا كان نزول المسافر بناء على صدور تعليمات من الناقل أو تابعيه لوجود خلل في السفينة مثلا ، فإن الالتزام بضمان سلامة المسافر يظل قائما .
كما أن ارتباط قيام الالتزام بضمان السلامة على عاتق الناقل بوجود المسافر داخل وسيلة النقل يقتضي كذلك وجود مبرر لذلك ، لأن الالتزام ينقضي إذا استمر وجود المسافر في وسيلة النقل بعد انقضاء الفترة المتفق عليها ودفع من أجلها المقابل⁷⁴ و تبعا لذلك إذا أراد المسافر الذي أصيب بضرر داخل وسيلة النقل الحصول على التعويض على أساس مسؤولية الناقل عقديا بضمان سلامته و إيصاله سليما معافى إلى مكان الوصول المتفق عليه ، ما عليه في هذه الحالة إلا إثبات وقوع الضرر الذي أصابه داخل وسيلة النقل ، و ليس للناقل دفع ذلك إلا بإثبات السبب الأجنبي ، مع وجود استثناءات في مجال النقل البحري الدولي فرضتها أحكام الاتفاقيات الدولية ومعظم التشريعات الوطنية كما رأينا سابقا ، حيث يتعين على المسافر بالإضافة الى إثبات وقوع الضرر داخل السفينة إثبات خطأ الناقل بالنسبة للحوادث الفردية ، دون أن يكأف بذلك في حالة الحوادث الجماعية والحوادث الكبرى.

2. عمليات الصعود والنزول

بما أن نطاق الالتزام بضمان السلامة يتحدّد بصفة أصلية بالفترة الزمنية التي يتم فيها تنفيذ عمليات النقل كما سبق ذكره ، وبما أن عملية الصعود والنزول من وإلى وسيلة النقل تدخل ضمن هذه العمليات ، فهل تكون مشمولة هي أيضا بالالتزام بضمان السلامة ، على اعتبار أن المسافر يتعرّض فيها هي الأخرى لمخاطر النقل؟
لقد استقر الفقه والقضاء على أن الالتزام بضمان السلامة يبدأ من اللحظة التي يبدأ فيها المسافر بالصعود إلى وسيلة النقل و حصول اتصال مادي بينه وبينها ، كأن يمسك بمقبضها ليفتحها ، أو عند صعود سلمها⁷⁵ و يستمر حتى أثناء نزوله منها .
فالنّاقِل يسأل عن سقوط الرّكاب أثناء صعود المسافر أو نزوله من السفينة و انزلاقه على درجات أبوابها و مداخلها ، بل ويسأل حتى إذا ما لامست أقدام المسافر الأرض طالما لم يفصل تماما عن وسيلة النقل⁷⁶.

إلا أن السؤال المطروح هنا ، هل يقتصر وجود الالتزام بضمان السلامة على الفترة الزمنية التي تنقذ فيها عملية النقل ، والتي تشمل وجود المسافر داخل السفينة ، وعمليات الصعود والنزول ؟ أم يتعدى ذلك ليشمل أيضا تواجده داخل منشآت الميناء؟
ربط الكثير من الفقهاء الإجابة على هذا التساؤل بتحديد العوامل التي يربط بها الالتزام بضمان السلامة فإذا ربط بالتنفيذ المادي للعقد فس يقتصر وجود الالتزام على فترة تواجده المسافر داخل السفينة وفترة صعوده ونزوله منها ، أما إذا ربط وجوده بجميع المخاطر التي يمكن أن يتعرض لها المسافر فحتمًا سيتعدى ذلك ليشمل فترة تواجده المسافر داخل الميناء .

و نظرا لتعرض كل من اتفاقية بروكسل لعام 1961 والمشرّع الجزائري لبيان هذا النطاق بنوع من التفصيل ، سنكتفى باستعراض ما توصلنا إليه من حلول في هذا المجال.

ب.1 المجال الزمني للالتزام بالسلامة وفق اتفاقية بروكسل لعام 1961

نصّت المادة الأولى من اتفاقية بروكسل لعام 1961 على أن مجال مسؤولية الناقل البحري يشمل الحوادث التي تقع أثناء النقل ، والتي يقصد بها فترة وجود المسافر على ظهر السفينة و كذلك عمليتي ركوبه و نزوله ولكنّه لا يتضمّن الفترة التي يكون فيها الرّكاب في محطة بحرية ، أو على رصيف أي مبنى آخر داخل الميناء
كما يقع على عاتق الناقل الالتزام بضمان سلامة المسافر خلال نقله من الرّصيف إلى السفينة ، أو العكس إذا كانت تكاليف ذلك تدخل في أجرة النقل ، أو إذا كان المركب المستعمل في هذا النقل الإضافي قد وضع تحت تصرف المسافر بواسطة الناقل ، حيث يبدأ الالتزام بضمان السلامة هنا من اللحظة التي ينخرط فيها المسافر في الطريق الذي يحدده الناقل

وبذلك فإن نطاق التزام الناقل البحري بضمان السلامة وفقا للتنظيم الذي وضعتة اتفاقية بروكسيل يقتصر على عملية النقل البحري ، التي تشمل نقل المسافرين من الرصيف أو المحطة البحرية إلى السفينة إذا دخلت أجرة هذا النقل في ثمن التذكرة ، أو كانت الوسيلة المستخدمة لهذا النقل الفرعي قد وضعها الناقل تحت تصرف المسافرين ، كما تشمل فترة تواجد المسافرين على ظهر السفينة وفترة صعوده ونزوله منها ، دون أن تشمل فترة تواجد المسافرين داخل المحطة البحرية.

ب.2 المجال الزمني للالتزام بالسلامة في القانون الجزائري

يبدو تأثر المشرع الجزائري واضحا بما جاءت به اتفاقية بروكسيل لعام 1961 ، حيث جاء نص المادة 823 من القانون البحري الجزائري مطابقا لما جاء في المادة الأولى من الاتفاقية ، بقوله : " يغطي عقد السفر الأوقات الآتية :
أ. فيما يخص المسافرين و أمتعة الحجرة خلال المدة التي يكون فيها المسافرين على متن السفينة أو خلال عمليات التحميل أو التفريغ وكذلك خلال المدة التي يتم فيها نقل المسافرين و أمتعته من الرصيف إلى السفينة أو العكس إذا كانت أجرة هذا النقل ضمن ثمن البطاقة أو إذا كانت السفينة المستعملة لهذا النقل وضعت تحت تصرف المسافرين من قبل الناقل .
والوقت الذي يكون فيه المسافرين في المحطة البحرية أو على الرصيف أو الأبنية الأخرى الخاصة بالميناء لا يدخل في مدة النقل إلا بالنسبة لأمتعة الحجرة عندما تودع هذه الأمتعة تحت حراسة الناقل "77.
و بذلك فإن الفترة التي يغطيها عقد النقل البحري للمسافرين ، ويقع فيها التزام الناقل بضمان سلامة المسافرين

تشمل فترة تواجد المسافرين على ظهر السفينة ، وفترة صعوده ونزوله منها.
وهنا نشير إلى أن المشرع الجزائري قد استعمل عبارتي "التفريغ و التحميل" وهي في رأينا عبارة تنطبق على الأمتعة ولا تنطبق على المسافرين ، وهذا على خلاف النص الفرنسي من نفس المادة الذي كان أكثر توفيقا باستعماله عبارتي " الصعود و النزول " "embarquement ou débarquement"
كما اعتبر المشرع الجزائري المدة التي ينقل فيها المسافرين من الرصيف إلى المحطة البحرية أو العكس من ضمن عملية النقل ، ولكن بتوفر أحد الشرطين :
_ إذا كان ثمن هذا النقل يدخل ضمن البطاقة (تذكرة السفر)
_ أو كانت السفينة المستعملة في هذا النقل الملحق قد وضعت من قبل الناقل تحت تصرف المسافرين.

إلا أنه استثنى الوقت التي يتواجد فيه المسافرين داخل المحطة البحرية أو أي بناء تابع للميناء ، فهو لا يدخل في فترة النقل ، و لا يشملها التزام الناقل التعاقدية بضمان السلامة ، وهنا يمكن أن تطبق على مسؤولية الناقل البحري القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية ، كما يمكن أن تطبق عليه قواعد المسؤولية عن حراسة الأشياء إذا ما نتج الضرر عن تدخل شيء غير حي .

خاتمة

على الرغم من استقرار القضاء و الرأي الراجح من الفقه مع بداية القرن العشرين على وجود التزام عقدي بضمان السلامة مضمونه تحقيق نتيجة ، يفرض على الناقل البحري إيصال المسافرين سالما معافى الى جهة الوصول ، لا يستطيع الناقل التخلص منه الا بإثبات السبب الأجنبي ، إلا أن الطبيعة القانونية لهذا الالتزام طرأت عليها بعض التطورات الهامة ، تعود أساسا الى التدخل التشريعي و توقيع العديد من الاتفاقيات الدولية في هذا الشأن ، ونخص بالذكر اتفاقية بروكسيل لعام 1961 ، و التشريع البحري الجزائري الذي استلهم أحكام النقل البحري للمسافرين من هذه الاتفاقية ، إذ

الالتزام بضمان السلامة في مجال النقل البحري للمسافرين

يتضح من خلال ما نسا عليه أنّهما اعتبرا التزام الناقل البحري بضمان السلامة مجرد التزام ببذل عناية ، قوامه إلقاء عبء إثبات خطأ وإهمال الناقل على عاتق المسافر في حالة إصابة هذا الأخير بأي ضرر جسماني خلال فترة النقل ، و قلب هذا العبء استثناء من خلال افتراض خطأ الناقل في حالة الحوادث الجماعية أو الكوارث الكبرى ، مع احتفاظ هذا الأخير بحق إثبات العكس وهو ما نرى فيه نوع من الانحياز في صف الناقل ، حيث أصبح التزامه أكثر ضعفا ، وتحوّل من التزام محدد الى مجرد التزام عام يكتفي فيه الناقل بمراعاة اليقظة و الحذر، لذلك نرى أنّه كان من الأجدر بالمشرع الجزائري أن يكون أكثر تشددا مع الناقل ، من خلال تحميله الالتزام بضمان السلامة على أساس المسؤولية المفترضة في بعض الحوادث التي تسبب ضررا للمسافر ، و بالأخص في حالة الحوادث الجماعية و حتى لا يتضرر الناقل من هذه الشدة اتجاهاه ، يكفي أن يفرض التأمين الإجباري على المسافر.

أما قيام هذا الالتزام على عاتق الناقل فقد ارتبط كما رأينا بوجود عقد نقل صحيح يربط المسافر بالناقل و أن يتم هذا العقد بمقابل مادي ، فإذا كان النقل مجانيا فلا التزام بالسلامة ، وهنا نرى أنّ المشرّع قد قدم الاعتبارات المالية على حساب الاعتبارات الانسانية و الأخلاقية ، لذلك نأمل يتراجع المشرّع عن ربط ضمان السلامة بالمقابل المادي ، و يكتفي بربطه بوجود عملية النقل فقط.

و في الأخير بينا أنّ مجال الالتزام بضمان السلامة ينحصر في فترة زمنية محددة ، تبدأ كقاعدة عامة مع بداية اتصال المسافر بالسفينة ، فتشمل فترة وجود المسافر على ظهر السفينة ، و عمليات الصعود والنزول من و إلى السفينة ، وتمتد في بعض الحالات لتشمل عمليات النقل من الرصيف إلى السفينة أو العكس ، بشرط دخول ثمن هذا النقل ضمن ثمن التذكرة أو يكون تحت إشراف الناقل و يتم بوسائله ، أما فترة وجود المسافر داخل المحطة البحرية أو أي بناء تابع للميناء فهي غير مشمولة بالتزام الناقل بضمان السلامة بل تخضع للقواعد العامة للمسؤولية التقصيرية.

قائمة المراجع

الكتب باللغة العربية

1. ابراهيم الدسوقي أبو الليل ، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1980.
2. إياد عبدالجبار ملوكي، المسؤولية عن الأشياء، ط1، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2009، ص246.
3. عادل علي المقدادي ، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، دراسة مقارنة مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1997.
4. عبدالرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2009.
5. عبدالقادر أقصاصي، الالتزام بالسلامة في العقود، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2010 .
6. علي علي سليمان، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر، 1998.
7. محمد عبد الفتاح ترك ، عقد نقل البضائع بحرا وعقد نقل الأشخاص بحرا، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2005.

8. محمد علي عمران، الالتزام بضمان السلامة وتطبيقاته في بعض العقود، دراسة فقهية قضائية في كل من مصر و فرنسا دار النهضة العربية، القاهرة، 1980.
9. محمد وحيد محمد علي، الالتزام بضمان السلامة وتطبيقاته في العقود، دار النهضة العربية، القاهرة، 2001.
10. محمود التلتي، النظرية العامة للالتزام بضمان سلامة الأشخاص، القاهرة، 1989.
11. مختار رحمان، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2003.
12. فاضلي إدريس، المسؤولية عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2006.

الرسائل والمذكرات

1. بلغازي نورالدين، الحماية القانونية للمسافر عن طريق البحر، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2019.
2. مريم تياتني، أطروحة لنيل دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2019.
3. ميردا ابراهيم، الالتزام بضمان سلامة الركاب في عقد النقل البحري، رسالة ماجستير كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2011.
4. دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في الناقل الداخلي والدولي، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2010.

المقالات

1. المعزوز البكاي، خصوصيات الالتزام بضمان السلامة في مجال نقل الأشخاص، مجلة القضاء التجاري المغربي، 2005.
2. عبدالرحمان خليفاتي، الالتزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية، الاقتصادية والسياسية، الجزائر، ع2، سنة 2007.

النصوص القانونية

1. الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر، الموقعة في بروكسيل بتاريخ 1961/04/29 مصادق عليها بموجب الأمر 02_73 المؤرخ في 05 جانفي 1973، ج ر: رقم 09، 1973.

الالتزام بضمان السلامة في مجال النقل البحري للمسافرين

2. اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية (FAL) الموقعة في 09 أبريل 1965 بلندن ، دخلت حيز التنفيذ في 05 مارس 1967 ، عدلت بعض أحكامها في 2002 و دخلت حيز التنفيذ في 2003 ، ثم كان آخر تعديل في 2005 ودخل حيز التنفيذ في 2006، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 83_531 المؤرخ في 12 ذي الحجة 1403 الموافق ل 19 سبتمبر 1983 المتضمن الإنضمام للاتفاقية ، ج ر 39 لسنة 1983.

3. الأمر رقم 75_58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المعدل و المتمم المتضمن القانون المدني الجزائري.

ج.ر رقم 78، لسنة 1975.

4. الأمر رقم 76_80 المؤرخ في 23.10.1976 المعدل والمتمم المتضمن القانون البحري الجزائري، ج.ر رقم 101، لسنة 1975.

5. قانون التجارة البحرية المصري رقم 08 لسنة 1990.

6. القانون الفرنسي رقم 66_420 المؤرخ في 18 جوان 1966 ، الخاص بعقود إيجار السفينة و النقل البحري والمعدل والمتمم بموجب الأمر 816_2016 المؤرخ في 08_04_2017 المتضمن قانون النقل الفرنسي.

المراجع باللغة الفرنسية

1. Philippe Delebecque, Michel Germain, Traité de droit commercial, Librairie Générale de droit de jurisprudence , 17^eedition,paris,2004.
2. Philipe Delebecque, Droit maritime, TOMEII, 13^e édition, Dalloze, France,2014 .
3. Pier Bonassies , Christian Scapel, Traité de droit maritime, Librairie Générale de droit de jurisprudence, Paris, 2006.
4. René Rodier, Droit maritime, 12^{em} édition, D, France, 1997.
5. <https://www.legifrance.gouv.fr>
6. <https://www.tc.gc.ca/media/documents/securitemaritime/fal-34-4-f.pdf>
7. <https://algerieferreries.dz>

الهوامش

¹محمود علي عمران، الالتزام بضمان السلامة وتطبيقاته في بعض العقود، دراسة فقهية قضائية في كل من مصر و فرنسا، دار النهضة العربية القاهرة، 1980 ، ص03.

² Art 1784 du code civil Française " Ils sont responsables de la perte et des avaries des choses qui leurs sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues et avariées par cas fortuit ou force majeure.

³Art 1382 du code civil Française " Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer."

تقابلها المادة 124(معدلة) من ق م ج " كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه ،

ويسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض "

⁴ فاضلي إدريس المسؤولية عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائري، 2006، ص26.

⁵ تتلخص وقائع هذه القضية في أن قطارا سريعا كان متأخرا عن الموعد المحدد

بالجدول دهس أحد الركاب، فقامت أرملته برفع دعوى تعويض رفضتها محكمة النقض لعدم تمكن الأرملة من إثبات خطأ شركة النقل كما رفضت محكمة النقض أن تطبق الأحكام الخاصة بالمسؤولية العقدية على مسؤولية ناقل الأشخاص وأوجب تطبيق قواعد المسؤولية التقصيرية ، ولقد جاء في هذا الحكم :

Ne saurait être appliqué au transport des personnes, par apport auquel les règles de la responsabilité civile son exclusivement par l'article 1382 et suivantes en conséquences le voyageur demandeur de dommages intérêts doit établir la faut du voiturier

انتقد الاستاذ Sarraut في تعليقه على هذا الحكم، القضاء الفرنسي بقوله من غير

المنطق أن يتشدد في مسؤولية ناقل الأشياء، في الوقت الذي يوجب فيه على المسافر

اثبات خطأ الناقل . مشار اليه لدى : محمد علي عمران، المرجع السابق، ص12.

⁶ Philippe Delebecque, Michel Germain, Traité de droit commercial, 17^eedition, Librairie Générale de droit de jurisprudence , paris, 2004, P 732.

⁷ عبدالرحمان خليفاتي، الالتزام بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص، المجلة

الجزائرية للعلوم القانونية الاقتصادية والسياسية، الجزائر، ع2، سنة 2007 ، ص 171.

مختار رحمان، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية ، دار هومة للطباعة والنشر

⁸ والتوزيع، الجزائر، 2000، ص43.

⁹ فاضلي إدريس، المرجع السابق، ص32.

¹⁰ علي علي سليمان، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري، ط2،

ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر ، 2006 ص86.

¹¹ أخذت بهذا الرأي محكمة Besançon من خلال حكم لها صدر في 05 ديسمبر 1905.

مشار اليه لدى : بلغازي نورالدين ، الحماية القانونية للمسافر عن طريق البحر، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد ، 2019،

ص100.

¹² عادل علي المقدادي، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، مكتبة دار الثقافة

للنشر والتوزيع، عمان 1997، ص 76.

¹³ D 223 – 2- 1910 : D'après la cour de pau « Si cet engagement n'avait pas été pris le contrat n'aurait pas été forme et au aucun voyageur ne contenterait a contracter avec un transporteur qui s'engageait a veiller sur ses biens mais lui refuserait toute garantie de s'ecurit à l'égard de sa personne »

مشار اليه لدى : محمد علي عمران، المرجع السابق، ص 14.

¹⁴ CASSATION, sur le pourvoi de la **Compagnie Générale Transatlantique**, d'un arrêt rendu, **le 25 juillet 1908**, par la Cour d'appel d'Alger, au profit de **Y... Hamida X...**

ARRET.

Du 21 Novembre 1911.

Cite dans le site électronique : date de consultation : 15-10-2019

<https://www.legifrance.gouv.fr>

¹⁵ Philippe Delebecque, Droit maritime, TOMEII, 13^e édition, Dalloze, France, 2014 , p577 .

¹⁶ ابراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1980، ص37.

¹⁷ ابراهيم الدسوقي ابو الليل ، المرجع نفسه ، ص 37 .

¹⁸ محمد علي عمران، المرجع السابق، ص17.

¹⁹ دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في الناقل الداخلي والدولي، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2009، ص95.

²⁰ محمود التلي، النظرية العامة للالتزام بضمان سلامة الأشخاص، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1998 ص247.

²¹ عبدالقادر أقصاصي ، الالتزام بالسلامة في العقود، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2010، ص246.

²² محمود التلي، المرجع السابق، ص 251.

²³ René Rodier, Traité générale de Droit Maritime ,Affrètement Transport, Tom3, éd, D, France, 1970 p101.

مشار إليه لدى : لدى محمد علي عمران، المرجع السابق، ص83 .

²⁴ صادقت فرنسا على اتفاقية بروكسل (29 أبريل 1961) المتعلقة بتوحيد القواعد

المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر بتاريخ 23 ديسمبر 1964 و أصبحت نافذة بصدور مرسوم 4 جويلية 1965.

²⁵ محمد علي عمران، المرجع السابق، ص83.

²⁶ René rodière , Droit maritime, 12^{em} édition, D, France, 1997, p403.

تقابلها وتطابقها المادة 4_5421 L , من قانون النقل الفرنسي التي تنص على :

Article L, 5421_4 C.T Français "Le transporteur est responsable de la mort ou des blessures des voyageurs causés par naufrage, abordage, échouement, explosion, incendie ou tout sinistre majeur, sauf preuve, à sa charge, que l'accident n'est imputable ni à sa faute ni à celle de ses préposés "

²⁷ Article L.5421_2 C.T françaises "le transporteur est tenu de mettre et de conserver le navire en bon état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour effectuer le voyage considéré et de faire toutes diligences pour assurer la sécurité des passagers.... "

²⁸ Article L.5421_3 C.T françaises ".....ou qu' une faut a été commise par lui-même ou de ses préposés"

²⁹ Art 4 convention Bruxelles 1961 "1. Le transporteur sera responsable du préjudice résultant du décès ou de lésions corporelles d'un passager, si le fait

générateur du préjudice ainsi subi a lieu au cours du transport et est imputable à la faute ou négligence du transporteur, ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

2. La faute ou la négligence du transporteur ou de ses préposés sera présumée, sauf preuve contraire, si la mort ou les lésions corporelles ont été causées par un naufrage, abordage, échouement, explosion ou incendie ou sont en relation avec l'un de ces événements.

3. Sauf dans le cas prévu au par. 2 du présent article, la preuve de la faute ou de la négligence du transporteur ou de ses préposés incombe au demandeur. "

³⁰ ميردا ابراهيم، الالتزام بضمان سلامة الركاب في عقد النقل البحري، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2011، ص 130.

³¹ René Rodier, Traité générale de Droit Maritime, Affrètement Transport, op, cit, p 277.

مشار إليه لدى : بلغازي نور الدين، المرجع السابق، ص195.

³² « Il faut donc distinguer entre les accidents collectifs et les accidents individuels , dans le premier cas , le système repose sur la théorie de l'obligation de résultat atténuée , dans le second sur la théorie de l'obligation de moyens » Philippe Delebecque, Droit maritime, TOMEII , 13^e édition, Dalloze France, 2014, p 580.

³³ صادقت الجزائر بدون تحفظ على اتفاقية بروكسل (29 أبريل 1961) المتعلقة بتوحيد القواعد المتعلقة بنقل

الركاب بطريق البحر بموجب الأمر 02_73 المؤرخ في 5 يناير 1973.

³⁴ محمد عبد الفتاح ترك، عقد نقل البضائع بحرا وعقد نقل الأشخاص بحرا، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية 2005، ص543.

³⁵ محمد وحيد علي، الالتزام بضمان السلامة وتطبيقاته في العقود، دار النهضة العربية، مصر، 2001 ص42.

³⁶ Pier Bonassies , Christian Scapel, Traité de droit maritime, Librairie Générale de droit de jurisprudence, Paris, 2006, P 798.

³⁷ محمد علي عمران، المرجع السابق ، ص 9.

³⁸ محمد عبدالفتاح ترك، المرجع السابق، ص495.

³⁹ محمود التلتي، المرجع السابق ص233.

⁴⁰ محمد عبدالفتاح ترك، المرجع نفسه، ص 497.

⁴¹ محكمة النقض الفرنسية في 26/02/1940. اشار اليه عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص40.

⁴² محمود التلتي، المرجع السابق، ص235.

أعفت الشركة الجزائرية للنقل البحري في قانونها الداخلي الأطفال دون الثلاث سنوات المرافقين لذويهم من تسديد مستحقات النقل، و مع ذلك فهي تلتزم بضمان سلامتهم وفق العقد الذي يربطها بذويهم.

<https://algerieferrys.dz>

⁴³ عادل علي المقدادي، المرجع نفسه، ص53.

⁴⁴ ديجون 9 أكتوبر 1928، جاريت باليه 5 ديسمبر 1928، 2 ماي 1929، جاريت باليه 6 جوان 21، 1929 أكتوبر 1929. أشار إليه : ابراهيم الدسوقي ابو الليل، المرجع السابق، ص 109.

⁴⁵ عادل علي المقدادي، المرجع نفسه، ص 56.

⁴⁶ سفاتي، مطول المسؤولية المدنية، بند 123، أشار إليه: عادل علي المقدادي، المرجع نفسه، ص 57.

⁴⁷ ابراهيم الدسوقي ابو الليل ، المرجع السابق، ص110.

⁴⁸ ابراهيم الدسوقي ابو الليل، المرجع نفسه، ص 113.

⁴⁹ عبدالرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، منشورات الحلبي الحقوقية لبنان، 2009، ص924.

⁵⁰ العرباوي محمد الصالح، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع و الأشخاص في القانون الجزائري أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان الجزائر 2009_2010، ص182.

⁵¹ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 61.

⁵² Heneri et Len mazedaud ,Traité théorique et pratique de la responsabilité civile,T.I.N ,p 286 "le passager na pas d'ordre a donner, il n'est pas gardien " المسافر لا يعطي أمرا ،اذن هو ليس بحارس.

أشار إليه : محمد علي عمران، المرجع السابق، ص 58.

⁵³ Cassation civile (ch. Mixte) 20/12/1968 , Dalloz 1969, P 37.

و مما ورد في هذا الحكم

" La responsabilité résultant de l'article 1384 put être invoqué contre le gardien de la chose par le passager transporté dans un véhicule a titre bénévole, hors le cas ou la loi en dispose autrement "

أشار إليه : محمد علي عمران ، المرجع نفسه، ص57.

⁵⁴ تقابله المادة 138 من القانون المدني الجزائري " كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال و التسيير والرقابة، يعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء، ويعفى من هذه المسؤولية ، حارس الشيء إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن توقعه، مثل عمل الضحية أو عمل الغير أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة "

⁵⁵ محمود التلتي ، المرجع السابق، ص242.

⁵⁶ إ ياد عبدالجبار ملوكي، المسؤولية عن الأشياء، ط1، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2009 ص246.

⁵⁷ قرار رقم 21286، المحكمة العليا الغرفة المدنية بتاريخ 20/01/1982 ، مجلة

قضائية 198، ع2، ص20.

⁵⁸ ابراهيم الدسوقي ابو الليل، المرجع السابق، ص135.

⁵⁹ نصت الفقرة الأولى من المادة 545 ق ب ج " يعاقب بعقوبة الحبس من ستة (6)

أشهر إلى خمس(5) سنوات و بغرامة مالية من 10000دج إلى 50000 دج، كل شخص يتسرب إلى سفينة بنية القيام برحلة"

⁶⁰ تعتبر المنافذ البحرية أهم وسيلة للهجرة غير الشرعية من خلال التسلل الى سفن نقل البضائع و سفن نقل المسافرين ، ولمواجهة ذلك تبني المجتمع الدولي عن طريق

- المنظمة البحرية الدولية معاهدة بروكسيل الخاصة بالركاب المتسللين عبر البحر التي أبرمت في 10 أكتوبر 1957 بمدينة بروكسيل ، التي تعد محاولة لإقامة نظام دولي موحد لمعالجة موضوع الركاب المتسللين ، إلا أنها لم تدخل حيز النفاذ لحد الآن⁶¹ تم ابرام اتفاقية تسيير حركة الملاحة البحرية في 09 أفريل 1965 بلندن ، دخلت حيز التنفيذ في 05 مارس 1967 ، عدلت بعض أحكامها في 2002 و دخلت حيز التنفيذ في 2003 ، ثم كان آخر تعديل في 2005 ودخل حيز التنفيذ في 2006، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 531_83 المؤرخ في 12 ذي الحجة 1403 الموافق ل 19 سبتمبر 1983 المتضمن الإنضمام للاتفاقية ، ج ر 39 لسنة 1983.⁶² نقض فرنسي، جلسة 1945/10/17، دالوز 1946، قضاء، ص165. اشار اليه : محمود التلتي، المرجع السابق، هامش ص237.
- ⁶³ هنري مازو، دروس لطلبة الدكتوراه، جامعة باريس، سنة 1952-1953، ص284. اشار اليه : عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص65
- ⁶⁴ نقض جنائي، 18 جويلية 1929، دالوز 1929، ص492. اشار اليه : ابراهيم الدسوقي ابو الليل، المرجع السابق، ص137.
- ⁶⁵ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 66.
- ⁶⁶ محكمة النقض الفرنسية في 4 ماي 1955 .
- ⁶⁷ ابراهيم الدسوقي أبو الليل ، المرجع السابق، ص 136.
- ⁶⁸ ابراهيم الدسوقي ابو الليل، المرجع السابق، ص140.
- ⁶⁹ <https://www.tc.gc.ca/media/documents/securitemaritime/fal-34-4-f.pdf>
- ⁷⁰ Phelip Delebecque ,Michel Germain , op .cite, P 732.
- ⁷¹ محمود التلتي، المرجع السابق، ص255.
- ⁷² المعزوز البكاي، خصوصيات الالتزام بضمان السلامة في مجال نقل الأشخاص، مجلة القضاء التجاري المغربي، العدد 6، 2015، ص13.
- ⁷³ مدني فرنسي أول جويلية 1969، أشار إليه : ابراهيم الدسوقي أبو الليل ، المرجع نفسه، ص 185.
- ⁷⁴ مريم تيانتي، دور قانون حماية المستهلك في عقد النقل البحري، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص62.
- ⁷⁵ عبدالقادر أقصاصي ، المرجع السابق، ص37.
- ⁷⁶ ابراهيم الدسوقي ابو الليل، المرجع السابق، ص161.
- ⁷⁷ جاء في المادة 824 من نفس القانون " لايمكن استبعاد من أحكام هذا الباب أضرار المسافرين . و تسري عند الحاجة في مدة نقل المسافرين و أمتعتهم المتمم بين الموانئ، الجزائرية و الموانئ الأجنبية الأحكام الخاصة للاتفاقيات الدولية والخاصة بهذا المجال، والتي تكون الجزائر طرفا فيها.