

«الالتزامات الأصلية المقررة للناقل في عقد النقل البحري للمسافرين»

بلغازي نور الدين¹

مقدمة:

لقد احتل نقل الأشخاص عن طريق البحر ومنذ زمن طويل ، و حتى عصرنا الحالي ، أهمية فائقة ، باعتباره همزة وصل بين الدول ، ووسيلة التقاء و اتصال شعوبها ، لذا أصبح النقل البحري للأشخاص من إحدى المقومات الاقتصادية و الاجتماعية للدول البحرية ، إذ ظل لفترة طويلة الوسيلة الأساسية للنقل بين الدول ، و قد اقتضى كل ذلك ظهور سفن بحرية عملاقة مزودة بكافة أسباب الراحة و الترفيه و التسلية .

إذ يعرف عقد النقل البحري للمسافرين على أنه « اتفاق يلتزم بموجبه الناقل مقابل أجره بنقل شخص بطريق البحر من ميناء إلى ميناء آخر أو في رحلة دائرية و تنتهي في ذات الميناء على أن يكون المسافر شخصا غير الربان و البحارة سواء تم النقل على سفينة مخصصة لنقل الركاب أو لنقل البضائع.

ومتى انعقد عقد نقل الأشخاص بحرا صحيحا ، فإنه يرتب التزامات على عاتق طرفيه وهما الناقل البحري من جهة و المسافرين من جهة أخرى، باعتباره العقود التبادلية و الملزمة للجانبين ، حيث تتمثل أهم هذه الالتزامات الملقاة على عاتق الناقل في تنفيذ النقل المتفق عليه ، أما التزام المسافرين الرئيسي فيتمثل في أداء أجره السفر.

وستقتصر دراستي حول توضيح النظام القانوني لالتزامات الناقل البحري دون المسؤولية عن الإخلال بها ، وهذا من خلال موقف المشرع البحري الجزائري و التشريعات المقارنة و الاتفاقيات الدولية .

و الإشكالية المطروحة في هذا الصدد فيما تتجلى التزامات الناقل البحري ؟ بعبارة أخرى ماهي حقوق المسافرين تجاه الناقل؟

مجمل هذه الإشكاليات كانت الغاية من وراء بحثنا و الذي سنحاول فيه التطرق للالتزامات الناجمة على عاتق الناقل البحري ، إذ التزامه الرئيسي يتمثل في تغيير مكان المسافر بحرا و توصيله إلى ميناء الوصول ، و يتفرع عن هذا الالتزام الرئيسي عدة التزامات يمكن إيجازها فيما يلي: الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة (أولا) ، و الالتزام بتنفيذ النقل المتفق عليه (ثانيا)، و

1 - طالب دكتوراه مخبر القانون البحري و النقل جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان -

الالتزام بتوصيل المسافرين سليما(ثالثا) ، وأخيرا الالتزام بنقل أمتعة المسافرين(رابعا).

أولا: الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة

مثلما هو الحال في النقل البحري للبضائع ،أول التزام للناقل البحري للمسافرين هو وضع سفينة صالحة للملاحة البحرية¹ ، فهو الالتزام الأولي و الضروري لكي يقوم الناقل البحري بتنفيذ بقية التزاماته، فإذا لم تكون السفينة صالحة و جاهزة للملاحة و لتنفيذ عملية النقل المتفق عليها ، فالنتيجة الحتمية هي إخلال الناقل ببقية التزاماته².

أكده المشرع الجزائري هذا الالتزام في المادة 841 من القانون البحري الجزائري بنصها « أنه يتعين على الناقل أن يحفظ السفينة في حالة صالحة للملاحة و أن يزودها بشكل مناسب بالتسليح و التجهيز و المؤونة للسفرة المقصودة و أن يتخذ الإجراءات اللازمة لتأمين سلامة الركاب»³.

نفس الموقف تطرق إليه المشرع الفرنسي في نص المادة 2-5421 L من قانون النقل الفرنسي⁴.

في نفس السياق نصت المادة 222 من القانون البحري الجزائري « أن كل سفينة تقوم بالملاحة البحرية يجب أن تكون على حالة صالحة للملاحة و مجهزة تجهيزا مناسباً ، و صالحة للاستخدام الذي خصصت له » تضيف المادة 223 من ق ب ج أنه « لا يمكن استخدام السفينة للملاحة البحرية إذا لم تتوفر فيها شروط الأمن المقررة خاصة فيما يلي:

أ/ بناؤها و عدتها وآلاتها و التجهيزات الموجودة على متنها و كذلك وسائلها الخاصة بالإشارات و الإنقاذ و الوقاية و إخماد الحريق،

ب/ الطفو و الثبات و خطوط الشحن،

ج/ أجزاء الدفع و القيادة،

د/ عدد أفراد الطاقم و أهليتهم المهنية،

1 François - Xavier Pierronnet, Responsabilité civile et passagers maritimes, Tome 1, Presses universitaires D'Aix Marseille, France , 2004, p 153. Pierre bonassies-Christian scapel, Droit maritime, Delta , France, 2007, p 795.

2 مدحت حافظ إبراهيم، إلتزامات المتعاقدين في عقد النقل البحري طبقا لقانون التجارة البحرية و المعاهدات النافذة في مصر، مجلة هيئة قضايا الدولة، العدد الثالث ، السنة الثامنة والثلاثون، 1994، ص 31 و ما بعدها

3 الأمر رقم 80-76 المؤرخ في 23-10-1976 المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25-06-1998 المعدل و المتمم بالقانون 10-04 المؤرخ في 15-08-2010 المتضمن القانون البحري الجزائري ج ر 29 لسنة 1977 و ج ر 47 لسنة 1998 ج ر 46 لسنة 2010 .

4 Art L.5421-2 Code des transports français Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - « Le transporteur est tenu de mettre et conserver le navire en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré et de faire toute diligence pour assurer la sécurité des passagers » ; mentionné par : Arnaud Montas , Droit maritime, 2^{ème} édition , Vuibert, France, 2015, p 207, Philippe Delebecque, Droit maritime 13 , éme édition. dalloz. France. 2014 , p 573.

هـ/ الشروط الأخرى المطلوبة و الخاصة بسلامة الملاحة و سلامة الأرواح في البحار».

المشرع المصري تطرق لهذا الالتزام في نص المادة 250 من قانون التجارة البحرية المصري¹ « على أنه يلتزم الناقل بإعداد السفينة و تجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة و لتنفيذ السفر المتفق عليه، و يلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طول مدة السفر».²

بمعنى يلتزم الناقل بأن يضع سفينة صالحة للملاحة و مجهزة على النحو الذي يساعد على تحقيق النتيجة وهي إيصال المسافرين سالمين إلى المكان المقصود ، و يقتضي ذلك تجهيز السفينة بالمؤن في بداية النقل و أثناء الرحلة البحرية و يكون ذلك بحصول السفينة على شهادة إبحار سارية المفعول تفيد بقدرة السفينة على الإبحار و على لياقتها و إجازتها لنقل الركاب³ ، بعبارة أخرى يجب على السفينة أن تكون في حالة مرضية يمكن معها الإبحار دون تعريض أرواح من عليها لخطر شديد ، و يظهر ذلك في ملائمة بدن السفينة و معداتها و آلتها و طاقمها ، و اصطلاح صلاحية السفينة مصطلح نسبي بمعنى أن السفينة تكون صالحة للملاحة لرحلة معينة و غير صالحة للملاحة في رحلة أخرى ، كما قد تكون صالحة للملاحة في زمن معين و غير صالحة للملاحة في زمن آخر ، وعلى هذا فشرط الصلاحية للملاحة عند تطبيقه يختلف من سفينة إلى أخرى ومن رحلة إلى أخرى.

المشرع الدولي أكد هذا الالتزام في اتفاقية بروكسل لعام 1961 الخاصة بنقل الركاب⁴، بنصه صراحة « على إذا كان الناقل هو مالك السفينة ، فعليه أن يبذل الجهد و العناية اللازمة و كذلك يضمن قيام مستخدميه ووكلائه في حدود وظائفهم ببذل الجهد اللازم لجعل السفينة و إبقائها صالحة للملاحة و مجهزة بشكل مناسب بالتسليح و التجهيز و المؤونة و في أي وقت أثناء النقل ، وبما يضمن سلامة الركاب من جميع النواحي الأخرى».

تضيف الفقرة الثانية « أنه في حالة ما إذا كان الناقل غير مالك السفينة ، فعليه أن يضمن هذا الأخير أو مجهزها حسب الحالة أو وكلاتهم في حدود وظائفهم الجهد اللازم للأغراض المذكورة في الفقرة الأولى من هذه المادة»⁵

1 قانون التجارة البحري المصري رقم 08 لسنة 1990.

2 عدلي أمير خالد ، عقد النقل البحري ، دار الجامعة الجديدة ، مصر ، 2006 ، ص 112 ، محمد عبد الفتاح ترك ، عقد النقل البحري ، دار الجامعة الجديدة ، مصر ، 2005 ، ص 505 ، عبد الفضيل محمد أحمد ، القانون الخاص البحري ، الطبعة الأولى ، دار الفكر و القانون للنشر و التوزيع ، مصر ، 2011 ، ص 461.

3 محمود محمد عابنه ، أحكام عقد النقل ، الطبعة الأولى ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، الأردن ، 2015 ، ص 213 وما بعدها.

4 صادقت عليها الجزائر بموجب الأمر رقم 73-02 المؤرخ في 05 يناير 1973 المتضمن إنضمام الجزائر إلى الإتفاقية الدولية المبرمة ببروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بنقل الركاب بطريق البحر الموقعة في تاريخ 29 أبريل 1961 ج ر رقم 09 لعام 1973.

5 Art 03 convention Bruxelles 1961 « 1. Lorsqu'un transporteur est propriétaire du navire, il exercera

إن الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة من قبل الناقل ليس بالغريب والبعيد عن أقلام الفقه وعلى وجه الخصوص الفقه الانكليزي فقد عرف الفقيه الانكليزي (carver) في كتابه الشهير النقل عن طريق البحر الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة أنه ملائمة الباخرة من حيث التصميم والهيكل والمعدات لمواجهة

مخاطر الرحلة الاعتيادية بما لديها من طاقم وربان كفؤين لمواجهة مخاطر الرحلة¹.

الفقه الفرنسي هو الآخر عرف فكرة صلاحية السفينة للملاحة البحرية، عن طريق الفقيه « جورج ريبير Ripert » بأنها تعني قابلية السفينة للقيام بالرحلات البحرية و في أمان وفي ظروف عادية» ، عرفه كذلك الفقيه Remound-Gouilloud الصلاحية الملاحية للسفينة بالمعنى الواسع تعني ما هو ضروري للسفينة من أجل إتمام مهمتها².

عموما لا يجوز للناقل نقل المسافرين على سفينة أقل درجة من السفينة المتفق على نقله عليها ، أو غير مجهزة بوسائل الراحة التي تتفق مع درجة السفينة المتفق على نقله عليها ، و إلتزام الناقل في هذا الصدد لا يقتصر على وقت بدء السفر و لكن هو إلتزام يستمر طيلة السفر و حتى وصول الراكب سليما إلى ميناء الوصول³ ، وصلاحية السفينة للملاحة أمر يغير صلاحيتها للسفر المتفق عليه ، و مثال ذلك نقل فريق رياضي يشترك في سباق السباحة، فإذا إشتراط مدير الفريق على الناقل أن يكون النقل بسفينة بها مسبح ليوصل الفريق مرانه أثناء السفر، فإن الناقل يخل بإلتزامه إن أعد سفينة صالحة للملاحة و لكن لا يوجد بها مسبح ، أو يوجد بها مسبح غير صالح للإستعمال⁴، ومثال ذلك أيضا أن يتفق على أن تسافر السفينة إلى منطقة قطبية لتتنقل فريقا من

une diligence raisonnable et répondra de ce que ses préposés, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, exercent une diligence raisonnable pour mettre et conserver le navire en état de navigabilité et convenablement armé, équipé et approvisionné au début du transport et à tout moment durant le transport, et pour assurer la sécurité des passagers à tous autres égards.2. Lorsque le transporteur n'est pas propriétaire du navire, il répondra de ce que le propriétaire du navire ou l'armateur, selon le cas, et leurs préposés, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, exercent une diligence raisonnable aux fins énumérées au par. 1 du présent article. »

المادة مشار إليها لدى: محمود سمير الشرقاوي ، محمد القليوبي ، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، مصر ، 2011،² ص 491.

1 وليد خالد عطية ، الجوانب القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة ، (دراسة مقارنة بين قواعد التجارة البحرية وقواعد لاهاي وقواعد هامبورغ) ، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية و السياسية، جامعة البصرة ، العراق، العدد الأول، السنة الخامسة، ص 262. متاح في الموقع الإلكتروني : http://mouhakiq.com/papers/Lawj_paper_2014_8420471.pdf تاريخ زيارة الموقع: 2016-11-06.

2 بسعيد مراد ، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية ، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، السنة الجامعية 2011-2012، ص 114.

3 فهد عبد الرحمن كاظم محمود الكندري ، مسؤولية الناقل البحري و الجوي عن وفاة المسافرين في ضوء التشريعين المصري و الكويتي و الإتفاقيات الدولية، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في القانون، جامعة القاهرة ، 2015، ص 24.

4 كمال حمدي ، القانون البحري ، منشأة المعارف ، مصر ، 1997 ، ص 799، محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 505.

العلماء لمحطة أرصاد مقامة في هذه المناطق ، فيكون من واجب الناقل أن يعد سفينة قادرة على إرتياد هذه المناطق مجهزة بما يلزم لمواجهة العواصف الثلجية¹.

في الأخير المشرع البحري الجزائري نظرا لأهمية هذا الإلتزام أدرج مادة رادعة في المادة 479 من ق ب ج « والتي تعاقب كل ربان يبحر بإرادته أو بتهاون منه بسفينة في حالة سيئة للملاحة ، وغير مجهزة بكفاية ، وغير معدة أو ممونة ، وكل مجهزة يضع تحت تصرفه مثل هذه السفينة، بغرامة مالية من 50000 دج إلى 300000 دج.

ويعاقب بالحبس من ثلاثة (3) أشهر إلى سنتين (2) و غرامة مالية من 100000 دج إلى 600000 دج ، إذا كان الفعل المذكور في الفقرة الأولى أعلاه يضع في خطر السفينة نفسها أو سفنا أخرى ، الأشخاص أو الحمولة أو البيئة البحرية.

ويتعرض للعقوبات المنصوص عليها في المادة 264 من قانون العقوبات ، إذا كان الفعل المذكور في الفقرة الأولى أعلاه تسبب في جروح انجر عنها عجز كلي مؤقت .

و إذا نتج عن الفعل المذكور في الفقرة الأولى ضياع السفينة أو الجروح تؤدي إلى عجز دائم ، تكون العقوبة بالسجن من خمس (5) إلى (10) سنوات ، وفي حالة وفاة شخص أو عدة أشخاص في الوقت الذي كانت فيه العواقب متوقعة ، تكون العقوبة بالسجن المؤقت.»

ثانيا: الإلتزام بتنفيذ النقل

إن الاتفاق المبرم بين الناقل البحري و المسافرين على نقله هو و أمتعته إن وجدت²، من ميناء القيام أو المغادرة إلى ميناء الوصول في الموعد المتفق عليه³، و السفينة المتفق عليها⁴، هو الغاية المرجوة من عقد النقل البحري للمسافرين.

إذ يجب على الناقل أن يراعي بقدر الإمكان تنفيذ التزامه في الميعاد المتفق عليه⁵، و أن يقوم بالإبحار بالسفينة في الساعة المحددة التي تم الاتفاق عليها⁶، و أن يصل بسفينته في الميعاد المحدد

1 عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق ، ص 461 و ما بعدها.

2 نصت المادة 821 من ق ب ج صراحة على « أنه يلتزم المجهز بموجب عقد نقل المسافرين بنقل المسافرين و أمتعته إن وجدت عن طريق البحر»

3 مصطفى كمال طه، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، 2007، ص 378.

4 علاء الدين زكي، المسؤولية الجنائية لربان السفينة في القانون البحري، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، 2015، ص 689.

5 François – Xavier Pierronnet, Responsabilité civile et passagers maritimes, Tome 1, op.cit., p 153.

6 غالبا ما تعلن شركات النقل البحري للمسافرين بالنسبة لخطوط الملاحة المنتظمة عن مواعيد السفر و خط سير السفينة ، وتنشر هذه المواعيد و الخطوط بحيث تكون معلومة لكل مستهلكي خدمة النقل ، و بالنسبة للملاحة غير المنتظمة فغالبا ما يحدد العقد مواعيد السفر و خط سير السفينة المتفق عليهما ، و يجب على الناقل البحري مراعاة هذه المواعيد و هذه الخطوط بدقة ، و بالرغم من أنه قليلا ما يحدث إخلال بهذا الإلتزام في الوقت الراهن بسبب التطور الهائل التكنولوجي في مجال النقل البحري ، بحيث أضحي لشركات النقل تنفيذ هذا الإلتزام بكل دقة و احترافية.

أو في وقت ملائم ، و يلتزم الناقل من أجل ذلك بأن لا يرسو في ميناء آخر في أثناء السفر بناء على طلب المسافرين أو لأجل مصلحة الناقل¹.

كما أنه لا يجوز للناقل أن يقوم بتغيير السفينة المتفق عليها في العقد المبرم مع الراكب بسفينة أخرى مماثلة لها أو أحسن منها حتى ولو قام الناقل بتعويض المسافرين وذلك بتوفير وسائل الراحة أكثر مما كان ملحوظا في السفينة المتفق عليها ، و زيادة على ذلك فإن للمسافر الحرية الكاملة في عدم ثقته في سفينة أخرى غير التي اتفق على السفر فيها، ولهذا يجوز له المطالبة بفسخ العقد مع التعويض أو قبول السفينة الجديدة مع دفع تعويض له ، ولكن القاضي قد لا يحكم له بالتعويض إذا ثبت لديها عدم حصول ضرر للمسافر بسبب تغيير السفينة ، ومع ذلك فإن بعض الفقهاء يرى بأنه ليس ثمة مانع من أن يقترح الناقل البحري على الراكب نقله على سفينة أخرى ، ويمتنع على الراكب أن يرفض أو يطلب فسخ العقد، ما لم يكن اختيار الراكب للسفر على السفينة الأولى جوهريا في اعتباره نظرا لسرعتها أو لوسائل الراحة و السلامة التي تتوفر فيها².

كما يجب عليه أن يتبع خط السير المعتاد المعلن عنه و الموضح في تذكرة السفر و أن يقف فقط في الموانئ المتفق على وقوفه فيها ، إذ لو ترك الناقل حرا في الدخول إلى الميناء الذي يريده أو التوقف أكثر من المدة المعينة له ، وذلك دون أن يتقيد بما أذاعه و أعلمه عن خطة سفر السفينة لكان ذلك مدعاة إلى الإضرار بالمسافرين بتأخير وصولهم ، ولذا فإذا خالف الناقل خطة السير المعلنة من طرفه و لحق بالمسافرين أضرار من جراء ذلك الفعل كان مسؤولا بضمان هذه الأضرار ، إذ يجب على الناقل البحري أن يبدأ بسفينته في التاريخ المحدد لقيامها ، وعليه أن يتبع في رحلته الطريق الذي أعلن عنه ، أما إذا لم يعلن خطة لسير السفينة فعليه ان يتبع الطريق المعتاد ، و لا يقصد بالمعتاد الأقصر جغرافيا و إنما يلزم أن يكون سيره مباشرا ، بمعنى أنه ليس له أن ينحرف عن هذا الطريق و لا أن يقف في موانئ لم تعدت السفينة الوقوف عليها في مثل هذه الحالات ، كما أنه ليس له أيضا أن يعود أدراجه إلى الخلف ما لم يوجد سبب أجني قهري³ ، وإلا لكان الناقل مسؤولا عن هذه النتائج على النحو الذي يكون معه للمسافر أن يفسخ العقد فوق ما يستحقه من تعويض⁴.

و يجب على الناقل أن يقوم بتهيئة مكان للراكب في الدرجة المتفق عليها، إذ يوجد ركاب الغرف و ركاب السطح ، بل أن ركاب الغرف يتوزعون بدرجات متفاوتة، غالبا ما تكون درجتين ،

1 فهد عبد الرحمن كاظم محمود الكندري ، الرسالة السابقة، ص 24.

2 أحمد زكي عويس ، عقد نقل المسافرين بحرا و أمتعتهم ، رسالة مقدمة لنيل درجة الماجستير في الفقه المقارن ، كلية الحقوق ، جامعة طنطا ، مصر ، 1983 ، ص 201 وما بعدها.

3 أحمد زكي عويس ، الرسالة السابقة ، ص 219.

4 يعقوب يوسف صرخوه ، الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي رقم 28 لسنة 1990 ، الكويت ، الطبعة الثانية ، 1988، ص 376.

الأولى والثانية ، و تختلف الخدمات في طبيعتها و نوعها و جودتها بين درجة و أخرى ، أما ركاب السطح فعادة ما تخصص لهم أماكن للجلوس على متن السفينة و لا تقدم لهم خدمات إلا في حدود الطعام و العلاج إن كان له مقتضى¹ ، وعليه إذا كان الراكب قد تعاقد على السفر في الدرجة الأولى ، فلا يجوز للناقل أن يعرض عليه حجرة بالدرجة الثانية أو الثالثة² ، و للراكب أن يطالب باسترداد الفرق إذا اضطر إلى السفر في درجة أدنى³.

من جهة أخرى يتوجب على الناقل البحري ، إذا مرض المسافر أثناء السفر أن يقوم بعلاجه ، ذلك أن أي طارئ يصيب المسافر أثناء السفر إنما يعتبر الناقل مسؤولا عنه⁴ ، في نفس السياق بالنسبة لحالة ما إذا كان المسافر مريض مرضا غير مألوف ، فللناقل أن يقوم بإعطائه له مقابل أجر خاص إذا كان ذلك في استطاعته و قدرته ، و إذا أصيب أحد المسافرين بمرض معد ، و جب على الناقل أن يخرجهم في أول ميناء ترسو و هذا حماية لباقي المسافرين⁵.

من ناحية أخرى يلتزم الناقل بتقديم الطعام لأنه لا يمكن أن يستمر السفر دون التزام بتقديم الطعام طوال الرحلة ، على أن هذا الالتزام لا بد أن يكون ثابت بتذكرة السفر لأنه يحدد الدرجة التي تحدد مستوى الطعام طبقا للدرجة التي حجزها و بيان طريقة تقديمه بالغرفة أو بوفيه مفتوح، ويرى البعض أن الأصل غير ملزم بتقديم الطعام للراكب إلا إذا ألتف في تذكرة السفر على ذلك ، فإذا كان القانون لا يلزم الناقل بتقديم الطعام للراكب فإن المنطق يقتضي أن يؤكد أن طول أو قصر الرحلة هي التي تحدد ما إذا كان الناقل ملزم من عدمه ذلك أنه من غير المعقول أن لا يقدم الطعام سواء كان وجبة أو أكثر إلا إذا كانت تذكرة السفر هي التي تؤكد على عدم تقديم الطعام⁶.

ثالثا: الالتزام بتوصيل المسافرين سليما

إن أهم التزام يرتبه عقد النقل على عاتق الناقل، هو ما يسمى بالالتزام السلامة، و الذي يعني أن الناقل يضمن بمقتضى العقد ، سلامة جسم الراكب من كل ضرر قد يتعرض له اثناء تنفيذ العقد.

- 1 هاني دويدار ، قانون النقل ، دار الجامعة الجديدة ، مصر، 2014، ص 271.
- 2 محمد نصر محمد ، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، الطبعة الأولى، مكتبة القانون و الاقتصاد، المملكة العربية السعودية ، 2012، ص 284 ، مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون البحري ، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى ، منشورات الحلبي الحقوقية ، لبنان، 2006، ص 319.
- 3 مصطفى كمال طه ، النظرية العامة للقانون التجاري و البحري، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان ، 2006، ص 307.
- 4 هشام فرعون ، القانون البحري، مطبعة كرم ، سوريا ، 1976، ص 241.
- 5 أحمد زكي عويس ، الرسالة السابقة ، ص 206.
- 6 عبد الحميد مرسي غنبر، شركات النقل البحري، دار النهضة العربية للطبع والنشر، مصر، 2014، ص 283.

إن إقرار القضاء لهذا الالتزام يعتبر حماية لجمهور المسافرين الذين يكونون نظرا لظروف النقل في العصر الحديث عاجزين في معظم الحالات من إثبات خطأ الناقل بل و حتى معرفة ظروف الحادث و الأسباب التي أدت إليه وهم في هذه الحالة يكونون في مواجهة خصم قادر بوسائله على إحباط كل محاولة لإثبات خطئه أو حتى محاولة معرفة أسباب الإصابة للتخلص من مطالبته بالتعويض¹.

تبعاً لذلك ظل القضاء لحقبة طويلة من الزمن يبيّن مسؤولية الناقل البحري عن تعويض الأضرار البدنية التي تصيب الركاب على أساس المسؤولية التقصيرية ، وهذا الالتزام بضمان السلامة هو التزام بتحقيق نتيجة يُملي على الناقل البحري اتخاذ جميع التدابير الضرورية اللازمة لوصول المسافر سالماً معافاً إلى ميناء الوصول².

إن هذا الالتزام مقيد بوجود عقد النقل ، ومدة تنفيذه ، وبناء على ذلك فإنه يكون مستبعداً من جانب الناقل ، ولا يحق للراكب التمسك به و مطالبته بالتعويض على أساسه إذا ما انتفى وجود العقد ، بأن كان النقل مجانياً أو أن الراكب قد تسلل إلى أداة النقل ، دون أن تكون لديه نية إبرام العقد ، وكذلك في جميع الأحوال التي لا وجود فيها لعقد النقل ، أو قبل أو بعد تنفيذ العقد³.

رابعاً: الالتزام بنقل أمتعة المسافرين

لا يلتزم الناقل البحري للمسافرين بنقل هؤلاء إلى الوجهة التي يقصدونها و ضمان سلامتهم فحسب، وإنما هو ملتزم أيضاً بنقل ما يصطبونه معهم من أمتعة على السفينة التي يستقلونها⁴، والحفاظ عليها طوال الرحلة .

فالأمتعة هو ما يحمله المسافر على السفينة من أشياء ، و لا عبء بما إذا كان مالكا أم لا ، كما لا عبء بالغرض منها أو لكميتها متى كانت في الحدود المتفق عليها بالعقد أو التي يقضي بها العرف⁵، و بالتالي للناقل أن يرفض الوزن الزائد عما يقرره الاتفاق أو العرف ، أما إذا قبله فحينئذ يلتزم المسافر بدفع أجرة عن الجزء الزائد⁶ ، و إذا توفي المسافر أثناء السفر فيلتزم الربان باتخاذ التدابير الضرورية للمحافظة على الأمتعة و تسليمها للورثة⁷.

1 أحمد زكي عويس ، الرسالة السابقة ، ص 211.

2 هاني دويدار، قانون النقل ، المرجع السابق، ص 272.

3 عادل علي المقدادي ، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص ، دراسة مقارنة، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن ، 1997، ص 149 و ما بعدها.

4 المادة 821 من ق ب ج.

5 يعقوب يوسف صرخوه ، المرجع السابق ، ص 377.

6 محمد نصر محمد ، المرجع السابق ، ص 284.

7 في نفس السياق نصت المادة 587 من ق ب ج « أنه يجوز للربان في حالة الاستعجال أن يتخذ جميع التدابير التحفظية

و السؤال المطروح في هذا المقام ماهي الطبيعة القانونية لالتزام الناقل بنقل أمتعة المسافر؟ اختلفت آراء الفقهاء المصريين في هذا الصدد ، فالبعض يرى أنه في هذه الحالة يقوم بجانب العقد الأصلي بنقل الراكب عقد آخر تبعية بنقل أمتعته ، و تسري على هذا العقد التبعية أحكام عقد نقل البضائع بحرا مع ملاحظة أن عقد نقل الأمتعة لا يخضع لكل أحكام عقد نقل البضائع ، فأجرة نقل الأمتعة لا تكون مستحقة بحسب الأصل إلا إذا كان هناك اتفاق يقضي بغير ذلك ، كما أن للربان حق حبس الأمتعة نظير الأجر المستحق¹.

إذ يجوز للناقل أو من يمثله إحتجاز أمتعة المسافرين ووضعها في المستودع على نفقة و مسؤولية المسافرين حتى تسديد ديون الناقل المتولدة عن عقد السفر أو تقديم الضمانات المناسبة ، و إذا لم تسدد أو تضمن ديون الناقل مدة شهر ، يمكن للناقل أن يبيع الأمتعة بالمزاد العلني أو بطريقة أخرى تكفل له تغطية ديونه و نفقاته المترتبة على المسافرين².

ويرى البعض الآخر أنه لا يوجد ثمة عقد بين الناقل و الراكب إلا عقد واحد هو عقد نقل الأشخاص بمقتضاه يلتزم الناقل بنقل المسافرين و نقل أمتعته.

و الرأي الثاني هو الأصح إذ تعد فقط عملية فرعية، و بالتالي ليس هناك عقد مميز يخص نقل الأمتعة، و إنما عقد نقل المسافرين و الذي هو سند العلاقة بين المسافرين و الناقل³، والذي بموجبه يلتزم هذا الأخير بنقل المسافرين و أمتعته معا⁴.

المشرع الجزائري تناول أنواع الأمتعة في المادة 822 من ق ب ج والتي نصت على أنه : « تعد بمثابة أمتعة:

أ/ الأمتعة التي يحملها المسافر عادة معه أو الأمتعة التي يأخذها إلى حجته أو تكون تحت حراسته، وتسمى هذه الأمتعة باسم أمتعة الحجرة،

ب/ الحقائق المحتوية على الأمتعة الشخصية للمسافر و المسجلة و المنقولة في عنبر السفينة، وتسمى هذه الأمتعة باسم أمتعة العنبر،

ج/ السيارات السياحية بما في ذلك الأمتعة الموجودة بداخلها و التي ترافق المسافر و يستخدمها لاستعمالاته الشخصية»

خلال الرحلة لحفظ حقوق المجهز و المسافرين و ذوي الحقوق في الحمولة ، ويعد الربان بالتالي كمسير أعمال المسافرين و ذوي الحقوق في الحمولة »

1 يعقوب يوسف صرخوه ، المرجع السابق ، ص 377.

2 المادة 840 من ق ب ج.

3 كمال حمدي ، المرجع السابق، ص 819.

4 محمد عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق ، ص 536.

في نفس السياق المشرع الدولي تطرق لأنواع الأمتعة سواء في اتفاقية بروكسل لعام 1967 المتعلقة بنقل أمتعة المسافرين بحرا¹ أو اتفاقية أثينا لعام 1974 و الخاصة بنقل الركاب و أمتعتهم بحرا و التي حلت محل اتفاقيتي بروكسل 1961 و 1967 .

حيث عرفت المادة الأولى الفقرة د من اتفاقية بروكسل² « الأمتعة » بأنها تعني كل الأشياء أو المركبات المنقولة من طرف الناقل بموجب عقد نقل المسافرين، باستثناء ما يلي:

1/ الأشياء أو المركبات المنقولة في إطار عقد إيجار السفينة أو تذكرة الشحن،

2/ الأشياء أو المركبات التي يخضع نقلها للاتفاقية الدولية لنقل المسافرين و الأمتعة على السكة الحديدية ،

3/ الحيوانات الحية

« أمتعة الحجرة » تعني الأمتعة التي يحملها المسافر أو التي تكون في حجرتة أو تحت حراسته، باستثناء التطبيق المتعلق بالمادة السادسة فقرة الأولى³ « أمتعة الحجرة » والتي تشمل أمتعة المسافر الموجودة ضمن مركبته.

من خلال هذه النصوص القانونية يتضح أن أمتعة المسافرين تنقسم إلى ثلاثة أنواع:

الأمتعة المسجلة، الأمتعة غير المسجلة و الأمتعة المودعة.

1/ الأمتعة المسجلة :

هي الأمتعة التي يسلمها المسافر إلى الناقل حيث يلتزم الأخير بأن يسلم المسافر إيصالا بهذه الأمتعة، و هي لا تقتصر فقط على الحقائب، بل تشمل السيارات و أية مركبات أخرى يسلمها

1 صادقت عليها الجزائر بموجب الأمر رقم 03-73 المؤرخ في 05 يناير 1973 المتضمن إنضمام الجزائر إلى الإتفاقية الدولية المبرمة ببروكسل الخاصة بنقل أمتعة المسافرين بحرا الموقعة في تاريخ 27 ماي 1967 ج ر رقم 09 لعام 1973.
2 تقابلها حرفيا المادة الأولى الفقرتين الخامسة و السادسة من اتفاقية أثينا الموقعة في 13 ديسمبر 1974. غير مصادق عليها من طرف الجزائر.

Art. 1 Convention d'Athènes de 1974 : « bagages » « signifie tout objet ou véhicule transporté par le transporteur en vertu d'un contrat de transport, à l'exception:

a) des biens ou des véhicules transportés en vertu d'un contrat d'affrètement d'un connaissance ou d'un contrat concernant à titre principal le transport de marchandises, et

b) des animaux vivants;

1. « bagages de cabine » signifie les bagages que le passager a dans sa cabine ou qu'il a en sa possession, sous sa garde ou son contrôle. Sauf pour l'application du par. 8 du présent article et de l'art. 8, les bagages de cabine comprennent les bagages que le passager a dans son véhicule ou sur celui-ci; »

3 المادة السادسة الفقرة الأولى من الإتفاقية تتكلم عن حدود سقف المسؤولية في حالة فقدان أو عطب يطرأ على الأمتعة و التي تحدد المسؤولية في حالة فقدان أمتعة الحجرة أو إصابتها بأضرار ، في كلتا الحالتين ، بمبلغ 10000 فرنك عن كل مسافر.

ونظرا لأن هذه الأمتعة تكون في حوزة الناقل مثلها في ذلك مثل البضائع التي يسلمها الشاحن للناقل، فإن المشرع المصري على أشار صراحة في المادة 268 من ق ب م على « أن تسري على نقل الأمتعة المسجلة أحكام نقل البضائع بالبحر »².

المشرع الجزائري³ هو الآخر كرس هذا المفهوم لكن بصياغة مغايرة في المادة 839 من ق ب ج « بأنه يتعين على الناقل أن يسجل أمتعة العنبر الخاصة بالمسافر و كذلك المركبات التي ترافقه و أن يسلمه إيصالا بها »

تضيف المادة 823 الفقرة الثانية من ق ب ج « بأنه يغطي عقد السفر ، فيما يخص أمتعة العنبر و السيارات ، المدة الداخلة ما بين الوقت الذي سلمت فيه للناقل أو إلى مندوبه في البر أو على متن السفينة و الوقت الذي تم فيه ردها من الناقل أو مندوبه »

يتضح من هذا النصوص أن الناقل، أو وكيله أو الربان عليه أن يسلم إيصالا بالأمتعة التي يسلمها إليه المسافر لنقلها ، ويجب تسجيل هذه الأمتعة في دفتر خاص في السفينة ، وبالتالي يعد المسافر في هذه الحالة كالشاحن بالنسبة للأمتعة التي سلمها للربان⁴.

و مقتضى ذلك أن مسؤولية الناقل البحري للمسافرين فيما يخص الأمتعة المسجلة هي نفسها الأحكام الموجودة في عقد نقل البضائع⁵ ، إذ أن التزام الناقل بصدد نقل هذه الأمتعة هو التزام بتحقيق نتيجة هي توصيلها سالمة فلا يبرأ من المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له أو نائبه أو لأحد تابعيه ، و أن الناقل يحرم من تحديد المسؤولية عن هلاك الأمتعة المسجلة أو تلفها إذا أثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر منه أو من نائبه أو من أحد تابعيه بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث⁶.

2/ الأمتعة غير المسجلة:

كما سلف الذكر فهي الأمتعة اليدوية التي يحتفظ بها المسافر و لا يسلمها للناقل⁷، لأنها لا

1 محمد عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق ، ص 537.

2 محمد سمير الشرقاوي ، محمد القليوبي، المرجع السابق ، ص 473.

3 المشرع الجزائري في مجال النقل البري للأشخاص أكد صراحة في المادة 68 من ق ت ج على « أنه يخضع نقل الأمتعة المسجلة لأحكام المواد 46 و 47 و 48 ومن 52 إلى 61 » هذه المواد متعلقة بالنقل البري للبضائع.

4 يعقوب يوسف صرخوه ، المرجع السابق ، ص 378.

5 Jacques putzeys, Droit des transports et Droit maritime, Bruylant Bruxelles, Belgique, 1993, p 249

6 كمال حمدي ، المرجع السابق، ص 819.

سيتم التطرق بالتفصيل لأحكام مسؤولية الناقل البحري في حالة فقد او تلف الامتعة سواء المسجلة أو الغير مسجلة أو المودعة في الباب الثاني من هذه الرسالة.

Jacques putzeys, op.cit , p 249

تسجل عندما يستقل الراكب واسطة النقل ولا يكون للناقل علم بها¹.

فهي عبارة عن أشياء صغيرة تبقى في حراسة الراكب أو المسافر، وهذه الأمتعة لا تدخل في عقد النقل أي أن نقلها لا يستند إلى العقد المذكور²، و إنما يسمح الناقل للمسافرين بأخذها معهم في وسيلة النقل دون مقابل، و أحيانا يحدد الناقل ما تشتمل عليه الأمتعة الشخصية كالحقائب اليدوية و آلة التصوير و لوازم الأطفال المصاحبين للراكب، كما لا يجوز أن تحتوي الأمتعة الشخصية على أشياء محظورة كالأسلحة و المواد الممنوع نقلها كالمواد سريعة الاشتعال، كذلك يجب أن لا تحتوي الأمتعة اليدوية أو الغير مسجلة ما يزعج المسافرين الآخرين كصدور روائح كريهة منها تقلق راحة المسافرين طول الرحلة³.

ولمعرفة مدى إلزام الناقل بنقل هذه الامتعة يجب تبيان موقف الفقه في هذا الصدد:

لقد ظهر رأيان بشأن الأمتعة اليدوية أو الغير مسجلة، فذهب رأي أول، أن الناقل ملزم بنقل الامتعة اليدوية، وتبع لذلك فهو مسؤول عن هلاكها او تلفها أثناء تنفيذ العقد، ويكون خاضعا للمسؤولية التعاقدية، بحجة أنه عندما ينقل الشخص كان يعلم الناقل جيدا بأن الراكب سيحمل معه بعض الامتعة اليدوية، فإذا فقد المسافر حقيته، فإن ذلك يرتب على الناقل المسؤولية التعاقدية، ولكن يصبح من السهل على الناقل أن يثبت إهمال المسافر و ينفي مسؤوليته في الأحوال التي لا يحصل فيها حادث يبرر هذا التلف أو الضياع، وبالتالي إرجاعه إلى عدم محافظة الراكب على أمتعته.

وذهب رأي ثان و هو الصحيح و الراجح، إلى خلاف ذلك ويرى بأنه لا يكفي القول بأن الناقل يعلم أن المسافر يأخذ معه حقيبته و الأشياء الأخرى أثناء سفره و لا يكمن مساءلته عنها تعاقديا عند تلفها أو فقدانها، لأنه تم الأخذ بذلك نكون أمام تعسف في اللجوء إلى إستنباط ما يسمى بالشروط أو الإرادة الضمنية للمتعاقدين، فالناقل عندما يسمح للراكب بحمل الأمتعة اليدوية معه، لا يعدو أن يكون ذلك مجرد رخصة تقرر للمسافر، و يكون نقلها مجانيا، فلا يوجد أي إرتباط بين الناقل و الراكب على نقل هذه الأمتعة، كما أن الناقل قد لا يعلم بوجودها أو محتواها، فضلا عن أنها لا تكون في حراسة الناقل بل يحتفظ بها الراكب معه⁴.

و بمقتضى هذا الرأي فإن الناقل البحري يكون مسؤولا عن الامتعة الغير مسجلة و التي

1 عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 164.

2 فوزي محمد سامي، شرح القانون التجاري، الجزء الاول، الطبعة العاشرة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2006، ص 264.

3 فوزي محمد سامي، شرح القانون التجاري، الطبعة الأولى، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1997، ص 267.

4 عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 164 و ما بعدها.

بموجبها يقع على المسافرين إثبات خطأ أو إهمال الناقل ، إلا إذا كان فقدان أو الضرر متأتيا من غرق السفينة أو اصطدامها أو جنوحها أو انفجار أو حريق فيها أو متصلا بأحد هذه الأحوال¹.

وعلى خلاف الأمتعة المسجلة لا يجوز للناقل البحري أن يحبس أمتعة المسافرين غير المسجلة وفاء لأجرة النقل².

3/ الأمتعة المودعة:

وهي أمتعة غير مسجلة، ولكن المسافرين يودعها عند الربان أو عند الشخص المكلف بحفظ الودائع في السفينة، و تشمل هذه الأمتعة الأشياء الثمينة كالمجوهرات و الوثائق و النقود³.

وقد تكفلت المادة 846 من ق ب ج بتبيان مدى مسؤولية الناقل البحري عن مثل هذه الأمتعة فنصت على أنه لا يعد الناقل مسؤولا عن فقدان النقود والسندات و الأشياء الأخرى ذات القيمة كالذهب و الفضة و الساعات و المجوهرات و الآثار الفنية ، ما عدا الاتفاق الصريح والكتابي .

الخاتمة:

من خلال دراستنا لهذا الموضوع يتضح لنا ، أن إلتزام الناقل هي ذات طبيعة اتفاقية يرتبط وجوده بضرورة توافر علاقة تعاقدية بين الناقل و المسافرين ، فلا وجود لهذا الإلتزام دون وجود عقد نقل صحيح .

إذ اشترط المشرع الجزائري على غرار التشريعات المقارنة المقابل النقدي بين الراكب و الناقل عند النقل لتحمل الناقل التزام التعاقدي بالسلامة ، ومن ثم فلا يلزم الناقل بضمان و كفالة المسافرين إلا إذا كان هناك مقابل مادي يدفعه الراكب إلى الناقل و التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة، يبدأ من لحظة وضع المسافرين تحت سيطرته أي من لحظة القيام إلى لحظة الوصول في المكان المحدد في عقد النقل ، إذ أن التزام الناقل بسلامة المسافرين لا يحمي الراكب بمجرد تعاقدده ، ولكن يوجد نطاق زمني لذلك حيث يبدأ من الوقت الذي يصعد المسافرين إلى وسيلة النقل و يستمر حتى ينزل و يفصل كليا.

المشرع البحري الجزائري و الدولي ، حرص على إتباع الطبيعة الأمرة المتعلقة بالنظام العام على الإلتزام بضمان سلامة المسافرين و أمتعته ، وقررت إلغاء أي شروط تعاقدية على خلاف ذلك.

أما فيما يخص نقل الأمتعة الخاصة بالمسافر فهي عملية فرعية ، فليس هناك عقد مميز يخص

1 المادة الرابعة الفقرة الخامسة من إتفاقية بروكسل لعام 1967 و المتعلقة بنقل أمتعة المسافرين بحرا .

2 المادة 270 من قانون التجارة البحرية المصرية ، على خلاف ذلك لم يفرق المشرع الجزائري بين مختلف الامتعة إذ أكد صراحة في المادة 840 من ق ب ج السالفة الذكر على جواز حجزها كضمانة لوفاء ديون الناقل.

3 كمال حمدي ، المرجع السابق ، 820.

نقل الأمتعة ، و إنما عقد نقل المسافرين هو سند العلاقة بين المسافر و الناقل .

في الأخير فإن الالتزامات المنصوص عليها سواء في القانون البحري الجزائري أو الاتفاقيات الدولية ليست على سبيل الحصر و إنما على سبيل المثال ، إذ يجوز لأطراف العلاقة البحرية تحرير التزامات أخرى .

قائمة المراجع:

أولا : باللغة العربية:

• الكتب:

- 1/ عدلي أمير خالد ، عقد النقل البحري ، دار الجامعة الجديدة ، مصر ، 2006.
- 2/ عبد الفضيل محمد أحمد ، القانون الخاص البحري ، الطبعة الأولى ، دار الفكر و القانون للنشر و التوزيع ، مصر ، 2011.
- 3/ عبد الحميد مرسي عنبر، شركات النقل البحري، دار النهضة العربية للطبع والنشر، مصر، 2014.
- 4/ عادل علي المقدادي ، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص ، دراسة مقارنة، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن ، 1997.
- 5/ علاء الدين زكي، المسؤولية الجنائية لربان السفينة في القانون البحري، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، 2015.
- 6/ فوزي محمد سامي ، شرح القانون التجاري ، الجزء الاول ، الطبعة العاشرة ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الأردن ، 2006.
- 7/ فوزي محمد سامي ، شرح القانون التجاري ، الطبعة الأولى، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الأردن ، 1997.
- 8/ كمال حمدي ، القانون البحري ، منشأة المعارف، مصر ، 1997.
- 9/ محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن، 2015.
- 10/ محمد عبد الفتاح ترك ، عقد النقل البحري ، دار الجامعة الجديدة ، مصر، 2005.
- 11/ محمود سمير الشراقوي ، محمد القليوبي ، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، مصر ، 2011.
- 12/ مصطفى كمال طه، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، مصر، 2007.
- 13/ مصطفى كمال طه ، النظرية العامة للقانون التجاري و البحري، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان ، 2006.
- 14/ مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون البحري ، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى ، منشورات الحلبي الحقوقية ، لبنان، 2006.
- 15/ محمد نصر محمد ، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، الطبعة الأولى، مكتبة القانون و الاقتصاد، المملكة العربية السعودية ، 2012.
- 16/ هاني دويدار ، قانون النقل ، دار الجامعة الجديدة ، مصر، 2014.
- 17/ هشام فرعون ، القانون البحري، مطبعة كرم ، سوريا ، 1976.
- 18/ يعقوب يوسف صرخوه ، الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي رقم 28 لسنة 1990 ، الكويت ، الطبعة الثانية ، 1988.

• رسائل و المذكرات :

1/ أحمد زكي عويس ، عقد نقل المسافرين بحرا و أمتعتهم ، رسالة مقدمة لنيل درجة الماجستير في الفقه المقارن ، كلية الحقوق ، جامعة طنطا ، مصر ، 1983.

2/ بسعيد مراد ، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية ، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، السنة الجامعية 2011-2012.

3/ فهد عبد الرحمن كاظم محمود الكندري ، مسؤولية الناقل البحري و الجوي عن وفاة المسافرين في ضوء التشريعين المصري و الكويتي و الإتفاقيات الدولية، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في القانون، جامعة القاهرة ، 2015 .

• المقالات القانونية:

1/ مدحت حافظ إبراهيم ، إلتزامات المتعاقدين في عقد النقل البحري طبقا لقانون التجارة البحرية و المعاهدات النافذة في مصر، مجلة هيئة قضايا الدولة، العدد الثالث ، السنة الثامنة والثلاثون، 1994.

2/ وليد خالد عطية ، الجوانب القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة، (دراسة مقارنة بين قواعد التجارة البحرية وقواعد لاهاي وقواعد هامبورغ) ، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية و السياسية، جامعة البصرة ، العراق،

العدد الأول، السنة الخامسة، ص 262. متاح في الموقع الإلكتروني : [/srepap/moc.qikahuom//ptth.fdp.1740248_4102_repap_jwaL](http://srepap/moc.qikahuom//ptth.fdp.1740248_4102_repap_jwaL)

• النصوص القانونية:

أ/ الإتفاقيات الدولية:

1/ الإتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل المسافرين بحرا الموقع ببروكسل في 29 أبريل 1961 المصادق عليها بموجب الأمر رقم 73-02 المؤرخ في 05 يناير 1973 ، ج ر العدد 09 المؤرخ في 30 يناير 1973.

2/ الإتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل أمتعة المسافرين بحرا الموقع ببروكسل في 27 ماي 1967 المصادق عليها بموجب الأمر رقم 73-03 المؤرخ في 05 يناير 1973 ، ج ر العدد 09 المؤرخ في 30 يناير 1973.

3/ اتفاقية أثينا الموقع في 13 ديسمبر 1974، غير مصادق عليها من طرف الجزائر.

ب/ النصوص القانونية :

1/ الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23-10-1976 المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25-06-1998 المعدل و المتمم بالقانون 10-04 المؤرخ في 15-08-2010 المتضمن القانون البحري الجزائري ج ر 29 لسنة 1977 و ج ر 47 لسنة 1998 ج ر 46 لسنة 2010 .

2/ الأمر رقم 2010-1307 المؤرخ في 28 أكتوبر 2010 المتضمن قانون النقل الفرنسي.

3/ قانون التجارة البحري المصري رقم 08 لسنة 1990.

Ouvrages :

- 1/ Arnaud Montas , Droit maritime, 2^{ème} édition , Vuibert, France, 2015.
- 2/ François – Xavier Pierronnet, Responsabilité civile et passagers maritimes, Tome 1, Presses universitaires D'Aix Marseille, France , 2004
- 3 / Philippe Delebecque, Droit maritime 13 , éme édition. dalloz. France .2014
- 4/ Pierre bonassies-Christian scapel, Droit maritime, Delta , France, 2007.
- 5/ Jacques putzeys, Droit des transports et Droit maritime, Bruylant Bruxelles, Belgique, 1993.