

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم: الحقوق



إجراءات التقاضي في منازعات النقل البحري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر - تخصص : قانون الأعمال

إشراف الأستاذ:

أ / رابح بازين

إعداد الطالبتين:

- رحاب بوجمعة

- نسرين حليمي

لجنة المناقشة

الصفة	الرتبة العلمية	الإسم واللقب
رئيساً	أستاذ مساعد	أ. الزهرة جقريف
مشرفاً و مقررًا	أستاذ مساعد	أ. رابح بازين
مناقشاً	أستاذ مساعد	أ. محمد الأمين طوطاوي

دورة جوان 2024

شكر و عرفان

نتقدم بداية بالشكر لله سبحانه وتعالى الذي وفقنا لإنجاز هذا العمل قال الرسول

صلى الله عليه و سلم "من لم يشكر الناس لم يشكر الله".

كما أخص بالشكر الجزيل والعرفان الجميل للأستاذ الفاضل "بازين رابح" الذي لم ييخل علينا بنصائحه

وتوجيهاته اتجاه هذا العمل الذي صوبه وأول له عناية.

و الشكر موصول كذلك لأعضاء اللجنة الأستاذة "جقريف الزهرة"

والأستاذ "طوطاوي محمد الأمين"

لتحملهما عبء مراجعة هذا العمل وقبول مناقشته .

كما أتقدم بالشكر لكل طاقم كلية الحقوق بدون استثناء.

إهداء

من قال أنا لها "نالها" فأنا لها وإن أبت رغما عنها أتيت بها وعانقت اليوم مجدا عظيما، فعلتها بعد أن كانت مستحيلة وكانت دروبا قاسية وطرقا خسرت بها الكثير ولكني "وصلت" والحمد لله. و لهذا اهدي ثمرة جهدي إلى من كلل العرق جبينه ومن علمني أن النجاح لا يأتي إلا بالصبر والإصرار إلى النور الذي أنار دربي وسراج الذي لا ينطفئ نوره بقلبي أبدا من بذل الغالي والنفيس واستمدت منه قوتي واعتززي بذاتي والدي الغالي.

إلى من جعل الجنة تحت أقدامها و سهلت لي الشدائد بدعائها إلى الإنسانية العظيمة التي لطالما تمننت أن تفر عينها لرؤيتي في يوم هكذا أُمي الغالية.

إلى الضلع الثابت وأماني أيامي إلى من شددت عضدي بهم فكانوا لي ينابيع ارتوي منها

إلى خيرة أيامي وصفوها إلى قرة عيني إخواني: "صلاح" "أسامة".

لكل من كان عوننا وسندا في هذا الطريق، للأصدقاء الأوفياء ورفقاء السنين لأصحاب الشدائد والأزمات

إلى من أفاضني بمشاعره ونصائحه المخلصة والعفو لمن نسيهم القلم.

نندرين

إهداء

﴿وَأَخِرُ دَعْوَاهُمْ أَنِ الْحَمْدُ لِلَّهِ رَبِّ الْعَالَمِينَ (10)﴾ سورة يونس

اللهم إنه ليس بجهدى ولا اجتهدى و إنما بتوفيقك وكرمك وفضلك فالحمد لله

على بلوغ التمام والكمال

أهدى ثمرة جهدي إلى من جعل الله الجنة تحت أقدامها

إلى "أمي" الحبيبة حفظها الله.

إلى من علمني أن النجاح لا يأتي إلا بالصبر والإصرار.

"أبي" الغالي.

إلى من هم أنس عمري.

"إخوتي و أخواتي".

إلى "جدي وجدتي" رحمهما الله.

إلى رفيقات الدرب.

"صديقاتي"

رحاب

قائمة المختصرات

قائمة المختصرات

الجريدة الرسمية.	ج ر
دون طبعة.	د ط
صفحة.	ص
العدد.	ع
القانون البحري الجزائري.	ق ب ج
القانون التجاري الجزائري.	ق ت ج
قانون تجارة بحرية.	ق ت ب
القانون المدني الجزائري.	ق م ج
قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري.	ق إ م إ ج
معدل ومتمم.	م م

مقدمة

مقدمة:

نشأت قواعد القانون البحري استنادًا إلى العادات التي تجسدت تباعا كمارسات معتادة حيث تم توثيقها وتفصيلها في تشريعات محددة كالتشريع الجزائري، إنما تدور حول وسيلة وغاية، فالوسيلة هي السفينة والغاية الأساسية هي ضمان سلامة الرحلات البحرية، كما أن تطور قواعد القانون البحري يتأثر بالدرجة الأولى بمدى التطور الذي يحدث في هذه الوسيلة وتلك الغاية، ولذلك فإن نطاق تطبيق القانون البحري يتحدد من خلال السفينة والرحلة البحرية وتكون هذه الأخيرة إما للصيد أو للنزهة أو العلم أو للتجارة. وكذلك مع التقدم الكبير للسفن التي تزايد حجمها واستبعادها للبضائع وأيضا تمتعها بأحدث وأرقى الأجهزة وهذا ما أدى إلى قلة المخاطر البحرية، ولكن رغم هذا التطور والتقدم الذي يحدث سواءً على مستوى السفن الناقلة للبضائع أو الأشخاص فإن هذا التطور في مجال النقل البحري يصاحبه اهتمام تشريعي وطني ودولي بتنظيم وتوحيد القواعد القانونية المتعلقة بالنقل البحري بشكل عام.

فوجد الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض قواعد القانون المتعلقة بسندات الشحن والتي تمت صياغتها في بروكسل عام 1924 وتعديلها ببروتوكول فيسبيعام 1968، لتصبح معروفة باسم قواعد لاهاي فيسبي (Visby)، على الرغم تلك التعديلات لم تصادق الجزائر على أي من البروتوكولين.

كما تم التوقيع في بروكسل على عدة اتفاقيات دولية تتعلق بنقل الركاب بحرا منها:

_ اتفاقية توحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بحرا في 29 أبريل 1961، التي تهتم بتنظيم مسؤولية الناقل البحري اتجاه الركاب¹.

_ اتفاقية أخرى لنقل أمتعة الركاب بحرا في 27 ماي 1967².

أما المشرع الجزائري فقد أعطى لنقل الركاب بحرا أهمية قانونية بالغة، خاصة من خلال

¹ صادقت الجزائر على اتفاقية بروكسل 1967 بموجب الأمر رقم 73-02 المؤرخ في 05 جانفي 1973، ج ر رقم 09 لسنة 1973.

² صادقت الجزائر على اتفاقية بروكسل 1967 بموجب الأمر رقم 73-03 المؤرخ في 05 جانفي 1973، ج ر رقم 09 لسنة 1973.

مقدمة

إقرار الاتفاقيات الدولية المنسجمة مع تشريعاته الوطنية وواقعه الاقتصادي من جهة، أو من جهة أخرى بتقنين الأحكام التشريعية والتنظيمية، وأهمها ما ورد في القانون البحري الجزائري.

كما ترتبط عملية النقل البحري، باعتبارها وسيلة مادية بتصرف قانوني، يعرف بعقد النقل البحري ويمكن أن يكون موضوعه نقل البضائع أو المسافرين، ومن الجدير بالذكر أن التشريع والفقهاء لم يقدموا تعريفا جامعاً لكل منهما، فنص المشرع الجزائري على عقد نقل البضائع في نص المادة 738 ق ب ج على أنه: "يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له المسماة أجرة الحمولة."

و قد عرف الفقهاء عقد النقل البحري للبضائع كالتالي: "العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن يوصل بضاعة معينة من ميناء إلى آخر لقاء أجرة يتعهد بها الشاحن"¹.

أما فيما يخص عقد نقل المسافرين فقد نص المشرع الجزائري في نص المادة 821 ق ب ج بأنه: "يلتزم المجهز بموجب عقد نقل المسافرين بنقل المسافر و أمتعته إن وجدت عن طريق البحر و لمسافة معينة مقابل دفع المسافر أجرة السفر".

كما عرفه بعض الفقهاء بأنه: "عقد يلتزم بمقتضاه الناقل مقابل أجرة بنقل شخص طبيعي حي بطريق البحر من ميناء إلى ميناء آخر وفي رحلة دائرية تبدأ وتنتهي في الميناء ذاته على أن يكون المسافر آخر غير الربان و البحارة وتابعي الناقل، سواء تم النقل على سفينة مخصصة لنقل الركاب أو لنقل البضائع"².

عقد النقل البحري كغيره من العقود الملزمة للطرفين، يلتزم فيه الناقل فيما يتعلق بنقل البضائع بنقل البضاعة والحفاظ عليها أثناء الرحلة، كما يلتزم بتفريغ البضاعة وإرسالها إلى المرسل إليه عند الانتهاء من هذه الرحلة، أما فيما يخص نقل المسافرين فإن الناقل ملزم بنقل

¹ مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، دكتوراه، قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان 2012، ص16.

² عبد الرحيم أوسهلة، ماهية عقد النقل البحري للمسافرين وحدود مسؤولية الناقل فيه، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل الجزائري، ع 6، ص 198.

مقدمة

الراكب إلى المكان المتفق عليه في العقد وفي الوقت المحدد، في المقابل يلتزم الأخير بدفع أجره السفر.

مع تطور الملاحة البحرية، تتنوع وتكثر المنازعات في عملية النقل البحري وتعرف هذه المنازعات بمنازعات النقل البحري، تزداد هذه المنازعات تعقيداً مع التقدم التقني والتكنولوجي في بناء وإصلاح السفن. حيث لا مفر من الحفاظ على التعامل مع القانون الوضعي لهذه المنازعات وأخذها بعناية واهتمام من أجل إرساء قواعد قانونية عادلة من شأنها حل هذه المنازعات بأفضل السبل.

أسباب اختيار الموضوع:

ترجع أسباب اختيارنا لهذا الموضوع إلى أسباب ذاتية وأخرى موضوعية. بالنسبة للأسباب الذاتية:

الميول إلى المواضيع الإجرائية أكثر من النظرية.

بالنسبة للأسباب الموضوعية:

الخصوصية التي تميز المنازعات البحرية، خاصة في عقود النقل البحري، تظهر بشكل استثنائي من خلال الإجراءات المتبعة لحل تلك المنازعات، والتي تختلف عن الإجراءات العادية. هذا الموضوع يثير الاهتمام للدراسة والبحث لفهم كيفية تأثير هذه الاختلافات على الممارسات البحرية والأطراف المعنية.

أهمية الموضوع:

تكمن أهمية إجراءات التقاضي في منازعات النقل البحري في خصوصية عقود النقل البحري والتزامات الطرفين المترتبة عليها، قد تؤدي الاختلافات بين الأطراف في هذه العقود إلى نشوء نزاعات يجب معالجتها بموجب القوانين المعمول بها، والتي يمكن عرضها أمام القضاء للبت فيها وإيجاد حلول تلبى مصالح الجميع.

أهداف الموضوع:

تهدف هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على دور عقد النقل البحري في تحديد التزامات ومسؤوليات الأطراف، وكذلك معالجة النزاعات التي قد تنشأ نتيجة إخلال أحد الطرفين

مقدمة

بالتزاماته، مع التركيز على الاتفاقيات الدولية التي تنظم مسؤوليات الأطراف وتوضيح الإجراءات المتبعة لحل المنازعات وطرق تسويتها.

المنهج المتبع:

- اتبعنا في دراستنا لهذا الموضوع المناهج التالية لتلائمها مع هذا الأخير:
- المنهج التحليلي: لقد وضعت هذا المنهج التحليلي في جميع أجزاء المذكرة ابتداءً من الخطة وصولاً إلى العرض إلى الخاتمة، حيث تم الانتقال من الكل إلى الجزء، وصولاً إلى الاستنتاج إضافة إلى تحليل النصوص القانونية.
 - المنهج التاريخي: لقد تم تطبيق المنهج التاريخي وذلك في الاتفاقيات الدولية.
 - المنهج الوصفي: وصف إجراءات التقاضي المتعلقة بمنازعات عقد النقل البحري، ويشمل هذا الوصف تحديد الخطوات القانونية والإجرائية المتبعة في حل هذه النزاعات.

الدراسات السابقة:

قد اعتمدنا في بحثنا هذا على دراسات سابقة أهمها:

الدراسة الأولى:

أطروحة دكتوراه، من إعداد الباحثة شتوان حياة، تحت عنوان مسؤولية الناقل البحري دراسة في إطار القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، سنة 2020، حيث تناولت في موضوعها الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع إضافة إلى الإجراءات الواجب اتباعها لتسوية النزاعات القائمة، إذ اعتمدنا على هذه الدراسة في موضوعنا من خلال إبراز أطراف الدعوى في منازعات النقل البحري للبضائع، ومالم نتطرق إليه هذه الدراسة قواعد رفع الدعوى، وهذا ما أضفناه في دراستنا.

الدراسة الثانية:

أطروحة دكتوراه، من إعداد الباحث عيشور عبد السلام، تحت عنوان مسؤولية الناقل البحري للمسافرين، سنة 2023، حيث تناول في موضوعه مسؤولية الناقل البحري وتأثيرها على المسافرين من خلال فهم أهميتها، وذلك بتوضيح حقوق المسافرين والتزامات الناقل البحري اتجاههم، مما يضمن سلامتهم وحصولهم على الحماية في حال وقوع حوادث خلال رحلتهم

مقدمة

البحرية، حيث اعتمدنا على هذه الدراسة في تحديد أطراف الدعوى الناشئة عن المنازعات البحرية المتعلقة بنقل المسافرين والآجال المحددة لرفعها، كما قد أضفنا الإجراءات الواجب اتباعها لرفع الدعوى لتكون دراسة شاملة لجميع الجوانب القانونية المتعلقة بالنقل البحري.

الإشكالية:

إلى أي مدى وُفق المشرع الجزائري والاتفاقيات الدولية في حل منازعات النقل البحري؟
ويتفرع عن هذه الإشكالية الرئيسية تساؤلات فرعية تتمثل في:

- ما هي الأطراف المعنية بالتقاضي في منازعات النقل البحري؟

- ما هي الأحكام القانونية المنظمة لمسألة التقاضي؟

خطة البحث:

للإجابة عن الإشكالية المطروحة، ارتأينا تقسيم الدراسة إلى فصلين، فخصصنا الفصل الأول منها لدراسة أطراف الدعوى في المنازعات المتعلقة بالنقل البحري، ويتفرع منه مبحثين فالمبحث الأول تم التعرض فيه إلى أصحاب الحق في رفع الدعوى، أما المبحث الثاني تناولنا فيه الأشخاص الذين ترفع الدعوى ضدهم.

أما الفصل الثاني فتمت الدراسة فيه حول سير الدعوى في منازعات النقل البحري وتفرع منه مبحثين المبحث الأول تم التطرق فيه إلى، خصوصية الإجراءات في منازعات النقل البحري والمبحث الثاني تم التحدث فيه عن أحكام دعاوى في عقد النقل البحري.

الفصل الأول

أطراف الدعوى في المنازعات

المتعلقة بالنقل البحري

الدعوى القضائية هي سلطة مُخولة للأطراف لضمان حماية حقوقهم في حال اخلال أحد الأطراف بالتزاماته المتفق عليها، وفي هذه الحالة تنحصر أطراف الدعوى في المنازعات المتعلقة بالنقل البحري في كل من المدعي وهو ذلك الشخص الطبيعي أو الاعتباري المتقدم إلى القضاء مطالبًا بالحكم له بما يدعيه في مواجهة شخص آخر يدعى المدعى عليه ويعرف أيضا بأنه الشخص الطبيعي أو الاعتباري المقصود بالدعوى المرفوعة من طرف المدعي، ولا تتحقق صفته لدى المدعي بمجرد المطالبة القضائية، وإنما بانعقاد الخصومة في جلستها المحددة بعد الإخطار وإبلاغه بعريضة افتتاحية¹.

وعليه، فإن عقد النقل البحري له خصوصية تميزه عن سائر العقود نظرا لتفرد القانون البحري، ويشمل هذا العقد نقل البضائع ونقل المسافرين حيث تختلف أطراف الدعوى في كل منهما.

وبناءً على ذلك، فإن دراستنا ستكون وفق مبحثين اثنين:

- المبحث الأول: أصحاب الحق في رفع الدعوى.
- المبحث الثاني: الأشخاص الذين ترفع الدعوى ضدهم.

¹ سيد أحمد بن ددوش، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، الجزائر، ع 7، ص ص 313-315.

المبحث الأول: أصحاب الحق في رفع الدعوى

دعوى النقل البحري لها خصوصيات تميزها عن باقي الدعاوى الأخرى نظرا لخصوصية القانون البحري وطبيعة النشاط الذي ينظمه عقد النقل البحري بنوعيه فإذا كان محل هذا الأخير نقل البضائع فقد يتدخل في عملية نقل واحدة أكثر من ناقل وأكثر من شاحن، يرجع بعضهما على بعض كلما لم ينفذ العقد طبقا لما اشتمل عليه من التزامات متبادلة بين الطرفين¹.

أما إذا كان محل العقد نقل المسافرين فإن كل طرف في هذا العقد يحمل على عاتقه قدر من المسؤولية اتجاه الآخر لابد عليه الالتزام بها، وفي حال إخلال الناقل البحري بالتزامه والذي تسبب بأضرار لاحقة بالمشافر أو أمتعته فكان لهذا الأخير الحق في رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري.

وعليه، يختلف الطرف المدعي باختلاف نوع النقل، وهذا ما سيتم تبيانه في هذا المبحث من خلال التطرق إلى المدعي في منازعات النقل البحري للبضائع (المطلب الأول)، والمدعي في منازعات النقل البحري للمسافرين (المطلب الثاني).

المطلب الأول: المدعي في منازعات النقل البحري للبضائع

يعتبر المدعي في منازعات النقل البحري هو صاحب الحق في البضاعة والمالك الشرعي لها فهو صاحب الحق في رفع الدعوى من خلال اللجوء للقضاء للمطالبة بالحصول على الحماية القضائية، لحماية نفسه إما شخصا أو من ينوب عنه قانونا في مواجهة الشخص الذي اعتدى على حقه فالمدعي هو الطرف الذي أصابه الضرر إما بسبب تلف البضاعة وهلاكها أو التأخير في تسليمها²، وينحصر

¹ خليل بوعلام، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية و الإنسانية، جامعة الشلف، الجزائر، ع 0، 2008، ص 57.

² ليندة أكلي، إجراءات التقاضي في النزاعات المتعلقة بالنقل البحري للبضائع "دراسة مقارنة" بين التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، ماجستير، قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو 2016 ص 06.

أصحاب الحق في رفع الدعوى ضد الناقل في الشاحن (الفرع الأول)، أو المرسل إليه (الفرع الثاني)، أو المؤمن (الفرع الثالث).

الفرع الأول: الشاحن

يُعد الشاحن طرفاً أساسياً في العقد ويشكل حلقة أساسية في سلسلة النقل باعتباره الطرف المتعاقد المباشر مع الناقل وتنتقل إليه في ثلاثة تعاريف وهي التعريف الفقهي (أولاً)، وتعريفه في التشريع الجزائري (ثانياً)، وفي الاتفاقيات الدولية (ثالثاً).

أولاً - التعريف الفقهي للشاحن

يُعرف الشاحن بأنه: "شخص طبيعي أو شركة تقوم بتسليم البضاعة للشحن وهو الطرف الوحيد المرخص له باستلام وثائق الشحن الأصلية الموقع عليها من طرف الناقل أو الوكيل، وليس بالضرورة أن يكون صاحب البضاعة أو بائعها أو مستأجر السفينة، ولكنه قد يكون وكيلاً معيناً بمعرفة أحد هؤلاء"¹.

ثانياً - تعريف الشاحن في التشريع الجزائري

لم يتطرق المشرع الجزائري لتعريف الشاحن نص عليه في المادة 748 ق ب ج إذ تنص على ما يلي: "بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناءً على طلب الشاحن بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيوداً بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها".

بموجب نص المادة أعلاه فيتعين على الناقل أو الشخص الذي يمثله تقديم وثيقة شحن للشاحن بعد استلام البضائع ويجب أن تحتوي هذه الوثيقة على تفاصيل الشحن، هوية الأطراف المتعاقدة، والبضائع المطلوب نقلها، وعناصر الرحلة، والأجرة المتفق عليها لنقل الحمولة.

¹ سامية عباس، التزامات الشاحن في عقد النقل البحري، ماجستير، العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2012، ص 10.

ثالثاً- تعريف الشاحن في الاتفاقيات الدولية

قامت اتفاقية هامبورج بإعطاء تعريفاً للشاحن في الفقرة الثالثة من المادة الأولى حيث تنص على ما يلي: "كل شخص أبرم مع الناقل عقداً، أو أبرم باسمه أو نيابة عنه مع الناقل عقد نقل بضائع بطريق البحر، أو كل شخص يسلم البضاعة إلى الناقل أو تسلم بالفعل البضائع باسمه أو نيابة عنه إلى الناقل في إطار عقد النقل البحري"¹.

يمتد هذا التعريف إلى كل شخص يقوم فعلاً بتسليم البضاعة إلى الناقل أو تسليمها باسمه أو لحسابه إلى ذلك الناقل وكان ذلك بصدد عقد نقل بحري².

كما عرفت قواعد روتردام في الفقرة الثامنة من المادة الأولى منها "الشاحن" يعني الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الناقل، كما قد تم التوسع في مفهوم هذا الأخير ويتضح ذلك من خلال الفقرات 9،10،13 من نفس المادة، بحيث جاءت بمصطلحات جديدة تتمثل في كل من الشاحن المستندي والحائز والطرف المسيطر³.

أ- الشاحن المستندي

أي شخص غير الشاحن يقبل أن يسمى بالشاحن في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.

ب- الحائز

الشخص الذي يحوز مستند نقل قابلاً للتداول؛ ويذكر في ذلك المستند '1' إذا كان مستندا لأمر، أنه هو الشاحن أو المرسل إليه، أو هو الشخص الذي يظهر إليه ذلك المستند حسب الأصول؛ أو '2' إذا كان ذلك المستند مستندا لأمر مظهرها على

¹ ليندة أكلي، المرجع السابق، ص 25.

² سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري، د ط، المكتب العربي الحديث، الإسكندرية، ص 20.

³ شهرزاد بن الصغير، المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري دراسة مقارنة، دكتوراه، قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021، ص 49.

ببياض أو مستنداً لحامله، أنه هو حامله؛ أو الشخص الذي أصدر أو أحيل إليه سجل نقل إلكتروني قابل للتداول وفقاً للإجراءات المشار إليها في الفقرة 1 من المادة التاسعة.

ج- الطرف المسيطر

"يعني الشخص الذي يحق له، بمقتضى المادة 51 أن يمارس حق السيطرة"¹.

الفرع الثاني: المرسل إليه

المرسل إليه هو الشخص الطبيعي أو المعنوي المستفيد من عقد النقل البحري ولا شك أنه ليس طرفاً في العلاقة العقدية بين الشاحن والناقل ولم يشارك في إبرامها فالمرسل إليه له الحق في رفع دعوى ضد الناقل مباشرة ولذلك سنخصص النقطة الأولى من هذا الفرع لدراسة المرسل إليه (أولاً)، ثم نخصص النقطة الثانية منه للغير وعلاقته بالمرسل إليه (ثانياً).

أولاً- تعريف المرسل إليه

"المرسل إليه هو كل شخص طبيعي أو معنوي يكون له حق تسلم البضاعة محل عقد النقل في ميناء الوصول بعد فحصها والتأكد من حالتها طبقاً للمواصفات المثبتة في سند الشحن ويلتزم من جانب آخر بتفريغ البضاعة وإنزالها إلى رصيف الميناء وآداء أجرة نقلها عند الاتفاق على ذلك، ويتوقف اكتساب المرسل إليه تلك الحقوق وتحمله تلك الالتزامات على قبوله الصريح أو الضمني لعقد النقل، فالمرسل إليه إذن يمكن أن يكون شخصاً طبيعياً كمستورد يقيم في العراق ويشترى بضاعة من بلد آخر ترسل إليه بحرًا كما يمكن أن يكون شخصاً معنوياً كشركة تمارس أعمال الاستيراد والتصدير فنقوم باستيراد بضاعة تنقل إليها بحرًا من قبل المصدر، ويتم تحديد شخص المرسل إليه ابتداءً من قبل مرسل البضاعة، إذ يقوم الناقل قبل بدء

¹ اتفاقية الأمم المتحدة، المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، (نيويورك 2008) المسماة بقواعد روتردام، المادة الأولى.

تنفيذ النقل وبناءً على تعليمات المرسل بإصدار سند الشحن الذي يتضمن بيانات أساسية لتحديد الشخص المرسل إليه البضاعة وعنوانه ومكان الوصول¹.

ترتبط طريقة تحديد هوية المرسل إليه بنوع سند الشحن المرافق لعقد نقل البضائع بحرًا والذي يصدره الناقل بتوجيه من المرسل وتنقسم سندات الشحن إلى أنواع مختلفة ومناطق هذا الاختلاف هو الطريقة التي يتم خلالها تحديد المرسل إليه الذي تتصرف إليه آثار عقد نقل البضائع بحرًا².

فيعين المرسل إليه في وثيقة الشحن إذا كانت إسمية، وإذا كانت لأمر بذكر اسم الشخص الذي تكون لأمره، وفي حالة التحويل تكون لآخر مظهر لها، فلما تكون لحاملها يذكر الشخص الذي يقدم الوثيقة عند وصول البضاعة³.

إضافة لذلك اشترط القانون صدور وثيقة أخرى غير وثيقة الشحن وهذا ما نصت عليه المادة 787 ق ب ج بأنه: "يجب أن توضع طريق التحقيق من المرسل إليه في اتفاقية الأطراف المتعلقة بالنقل البحري للبضائع وذلك بموجب وثيقة أخرى غير وثيقة الشحن".

يحق للمرسل إليه رفع دعوى ضد الناقل الفعلي في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء قيامه بتنفيذ المرحلة الخاصة به من عملية النقل، ولكن ذلك لا يمنع من الرجوع على الناقل المتعاقد إلا إذا اشترط عدم مسؤوليته عن أي ضرر يلحق بالبضائع أثناء فترة وجودها في عهدة الناقل الفعلي⁴.

¹ أسيل باقر جاسم، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، الطبعة الأولى، دار قنديل للنشر والتوزيع، عمان، 2006، ص 55.

² المرجع نفسه، ص 64.

³ شهرزاد بن الصغير، منازعات النقل البحري بين إشكالية تحديد صفة التقاضي و تنوع الجهات القضائية المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، الجزائر، ع 6، ص 252.

⁴ حياة شتوان، مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة في إطار القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، دكتوراه قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2020، ص 213.

تجدر الإشارة إلى أنه يجوز للمرسل إليه رفع دعوى قضائية ضد الناقل للمطالبة بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن إخلاله بالتزاماته التعاقدية، ولا يجوز له رفع دعوى قضائية ضد مؤسسة الميناء وقد صدر في هذا الشأن قرار من المحكمة العليا اعتبرت أن الدعوى ترفع من المرسل إليه عند الاقتضاء، على الناقل وليس على مؤسسة الميناء التي تدخل خدماتها ضمن عقد المناولة القائم بينها وبين الناقل¹، وهذا استناداً لنص المادة 915 ق ب ج².

ثانياً - الغير وعلاقته بالمرسل إليه

في الأصل أن القوة الملزمة للعقد تنتج في مواجهة أطرافه فقط ولا تقوم في مواجهة الغير إلا في بعض الأحوال التي يقرها القانون فيقول الفقيه Ausel في هذا المجال "إن فكرة الغير هي فكرة مثلونة سريعة التملص وهي فكرة مستعصية تماماً عن أي تعريف عام يمكن أن يحيط بها في كل جوانبها"³.

أ- مبدأ نسبية أثر العقود

إن مبدأ نسبية أثر العقود يقضي بعدم انصراف آثاره لغير عاقديه، بمعنى أنه لا ينبغي أن يستفيد الغير من علاقة عقدية هو في الأساس أجنبي عنها، إلا في بعض الحالات التي نص عليها القانون، غير أن الأخذ بالمعنى السائد لمبدأ نسبية العقود سيؤدي إلى الخلط بين حدود مبدأ النسبية وحدود مبدأ النفاذ وهو ما يتضح من خلال

¹ قرار رقم 703843، بتاريخ 2011/02/03 الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية، مجلة المحكمة العليا الجزائرية، ع 2، 2011، ص 262.

² تنص المادة 915 من ق ب ج على ما يلي: "في حالة خطئه، يكون مقاول المناولة مسؤولاً تجاه من طلب خدماته.

ولا يمكن أن يكون مسؤولاً عن الخسائر أو النقص الذي ثبت بموجب خبرة حضورية أنها حدثت قبل و/أو بعد العملية التي تكفل بها."

³ سهام زروالي، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، مجلة الدراسات القانونية المقارنة كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر، ع 1، 2022، ص 505.

إشكالية نفاذ بنود عقد النقل البحري في مواجهة المرسل إليه¹.

وتجدر الإشارة إلى أنه كثيراً ما يتدخل الإنسان لإبرام عقد أو اتفاق يتعلق بشؤون الآخرين، وهنا يثار التساؤل حول من يكون طرفاً في العقد؟ والإجابة على هذا التساؤل تتوقف على ما إذا كان الشخص الذي أبرم العقد قد أبرمه بصفته الشخصية بالرغم من أنه يتعلق بشأن غيره أم أنه أبرمه نيابة عن صاحب الشأن كما هو الحال في الوكالة فالقاعدة القانونية أن العقد شريعة المتعاقدين أي أن العقد ذو أثر نسبي وأنه إذا استجمع العقد أركانه وتوافرت شروط صحته أن آثاره تنصرف إلى طرفيه دون أن تمتد لغيرهما فالأصل أن العقد يقتصر على أطرافه ما لم ينص القانون على خلاف ذلك².

الاستثناء الوارد على مبدأ نسبية العقد هو سريان الآثار المترتبة عن هذا الأخير على الغير والذي لم يكن طرفاً في العقد وهذا ما يتمسك به كل من الفقه والقضاء حيث تجاوزا مبدأ نسبية العقود وخرجا عن مقتضاه في ما يتعلق بالمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع فهو وإن كان ليس طرفاً في العقد الذي أبرم أساساً بين الناقل والشاحن وإنما يعد من الغير، إلا أنه قد اعترف له بحق خاص في مواجهة الناقل مباشرة بالرغم من أنه ليس طرفاً في العقد فله الحق في مقاضاة الناقل ومطالبته بتسليم البضاعة وبالتعويض عن الهلاك أو التلف كما أن المرسل إليه يلتزم بدفع أجرة النقل إذا لم يكن الشاحن قد دفعها مسبقاً ويلتزم بكل الشروط الواردة في وثيقة الشحن³.

ب- مفهوم الطرف في العقد

إن الطرف في العقد هو من أبدى إرادة الالتزام به، بحيث شارك في تكوينه ولا يكفي أن يذكر فيه أو أن يقع عليه بصفة مغايرة لهذه الصفة أي صفة الطرف

¹ سهام زروالي، المرجع السابق، ص 504.

² ليندة أكلي، المرجع السابق، ص 09.

³ المرجع نفسه، ص ص 09 - 10.

ويعتبر الأشخاص الذين يتم الاتفاق باسمهم ونيابة عنهم أطرافاً فيه على الرغم من أنه لا يتم تبادل الرضا بينهم وبين المتعاقد الآخر فالإرادة هي المعيار الفاصل لتحديد مفهوم الطرف في العقد وهذه الصفة يكتسبها الأشخاص الممثلون والخلف العام¹.

فيعرف الأستاذ ويل "Weill" الأطراف في العقد "أنهم من ينشأ العقد بموجب اتفاق إرادتهم"، وكذلك "كل من يساهم في العقد لأنه يريد ذلك"²، فكما سبق القول الإرادة هي المعيار الفاصل من أجل تحديد مفهوم الطرف في العقد.

ج- الغير صاحب المصلحة

يتمتع الطرف الثالث المعني بنوع من الإيجابية في مواجهة طرفي العلاقة العقدية الأصلية، وعليه فإن المرسل إليه في مجال علاقات النقل البحري المتداخلة والمتشابكة يعتبر من طائفة الغير صاحب المصلحة والذي يمكن أن يستفيد من نفاذ العقد بصفته واقعة قانونية، فله أن يطالب عضواً آخر باحترام مصلحته³.

وهكذا فإن معيار المصلحة هو العنصر الأساسي الذي يتحدد من خلاله الغير في مجال نفاذ العقود⁴، فالغير قد يكون من أصحاب النفاذ أولاً حسب مصلحته، أما الغير الأجنبي الذي لا يهمله العقد ولا المتعاقدين هو من أشخاص النفاذ حيث أنه لا توجد مصلحة في تقرير عدم نفاذ تصرفات معينة في مواجهته فإذا أصيب الغير الأجنبي ولحقته أي أضرار نتيجة تنفيذ عقود الآخرين فقواعد المسؤولية التقصيرية هي الواجبة التطبيق إذا توافرت شروطها⁵.

¹ سهام زروالي، المرجع السابق، ص 505.

² كهينة يوسف، عبد الله سلايم، التمييز بين مفهوم الطرف في العقد ومفهوم الغير في ظل مبدأ نسبية أثر العقد مجلة معالم للدراسات القانونية والسياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس، الجزائر، ع 1، 2019، ص 63.

³ ليندة أكلي، المرجع السابق، ص 12.

⁴ محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، د ط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005، ص 169.

⁵ سهام زروالي، المرجع السابق، ص 507.

الفرع الثالث: المؤمن

"المؤمن أو الضامن هو من يتحمل الخطر بمقتضى عقد التأمين، ولما كان التأمين يعقد عن مبالغ طائلة ويواجه أخطارًا جسيمة فإنه يتطلب رؤوس أموال وفيرة لا يقوى عليها الأفراد، ومن ثم فإن التأمين لا تباشره اليوم إلا هيئات تأخذ شكل شركة المساهمة، وتقوم هذه الشركات بتعويض المستأمن في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد نظير أقساط محددة يؤديها المستأمن للشركة ولذلك تسمى بشركات التأمين بأقساط محددة"¹.

بناءً على هذا التعريف نستنتج أن المؤمن هو الذي يتحمل نتيجة الخطر؛ وإذا تحقق هذا الخطر فيجوز لصاحب الحق في البضاعة المنقولة بحرًا أن يتقاضى تعويضًا من المؤمن عن الخسائر اللاحقة ببضائعه المؤمنة بسبب خطأ الناقل البحري، فإذا اختار صاحب الحق في البضاعة مطالبة المؤمن بالتعويض واستلم هذا التعويض فعلاً فإن قواعد العدالة تقتضي منعه من الحصول على تعويض آخر من المسؤول عن الضرر ولكن هذا لا يعني إعفاء هذا الغير من التزامه على أساس أن الخسارة قد تم التعويض عنها لأن قواعد العدالة نفسها لا تجيز هذا الإعفاء².

نستخلص أنه بالرغم من أن المؤمن لا علاقة له بعقد النقل البحري إلا أنه يمكنه الرجوع على المسؤول أي الناقل البحري الذي تسبب في الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع، وذلك بناءً على عقد التأمين المبرم بين المؤمن والمرسل إليه كمؤمن له صاحب الحق في البضاعة³.

¹ مصطفى كمال طه، القانون البحري، د ط، الدار الجامعية، 1993، ص 384.

² كميلة أعراب، النظام القانوني لعقد نقل البضائع بحرا "دراسة مقارنة"، دكتوراه، قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2020، ص ص 462 - 463.

³ ليندة أكلي، المرجع السابق، ص 29.

المطلب الثاني: المدعي في منازعات النقل البحري للمسافرين

تنص المادة 64 ق ت ج على "تترتب مسؤولية الناقل ازاء المسافر ابتداء من تكلفه به".

فبحسب نص المادة المذكورة أعلاه قد اعتبرت أن مسؤولية الناقل البحري اتجاه الراكب تبدأ من وقت إبرام العقد لتترتب على الناقل مسؤولية عقدية في حالة ما إذا أخل بالتزامه كوقوع ضرر للمسافر أو أمتعته أو عدم إيصاله للوجهة التي يريدتها فقيام المسؤولية بوجه عام ينتج عن الإخلال بالتزام تعاقدية وإخلال الناقل البحري بالتزامه تقوم مسؤوليته التي فرضها عليه عقد النقل البحري الذي يربطه بالراكب فيسأل الناقل البحري عن الأضرار التي لحقت بالراكب أو بأمتعته.

وعليه، فالناقل البحري ملزم بموجب عقد النقل البحري بتحقيق نتيجة هي توصيل المسافر سالمًا للمكان الذي يريده فإن عدم تحقق هذه النتيجة يولد إخلال الناقل البحري بالتزامه اتجاه المسافر¹.

وعليه، فإن استحقاق المسافر للتعويض ما هو إلا نتيجة إخلال الناقل البحري لأحد التزاماته والمتمثلة في ضمان السلامة للمسافر وأمتعته، وفي هذا الصدد سنتطرق إلى من يكون له الحق في رفع الدعوى، المسافر المضرور (الفرع الأول) أما في حالة وفاة المسافر ينتقل الحق في رفع الدعوى إلى ورثته أو من كان المسافر يعيلهم، الأشخاص ذوي الحقوق (الفرع الثاني).

الفرع الأول: المسافر المضرور

قديمًا استخدم القضاء مبدأ المسؤولية التقصيرية عن الحوادث التي تصيب الركاب أثناء عقد النقل البحري، وفي مسألة الناقل البحري يجب على الراكب إثبات خطأه أما اليوم فقد استقر القضاء على أن مسؤولية الناقل هي مسؤولية تعاقدية

¹ فضيلة براهيم، دعاوى التعويض الناشئة عن الرحلات البحرية، ماستر، قانون الشركات، كلية الحقوق جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2016، ص 08.

أساسها عقد النقل البحري كونه ينشئ التزاما على عاتق الناقل بضمان سلامة الركاب وإضافة إلى إيصالهم للمكان المقصود هو التزام بتحقيق نتيجة¹.

إن الارتباط القائم بين المسافر والناقل البحري بموجب عقد النقل البحري لا يثير إشكالا في تحديد المدعي في دعوى المسؤولية المرفوعة ضد الناقل البحري فالمسافر غالباً ما يكون هو المتضرر الوحيد من عملية النقل البحري فهو الذي يطالب بالتعويض عن الأضرار²، التي تلحق به أثناء تنفيذ النقل البحري، وهذه الأخيرة على نوعين أضرار بدنية وأضرار مادية.

أولاً- الأضرار التي تصيب المسافر

إن الأضرار البدنية التي قد تلحق بالمسافر أثناء سفره تكون بمثابة انتهاكاً لسلامته الجسدية كالجروح والإصابات والكسور أما الأضرار المادية فهي تنشأ عن هلاك أو تلف أمتعة أو تأخير في الوصول³.

وهو ما أكدته المادة 842 ق ب ج في نصها "يعد الناقل مسؤولاً عن الضرر المؤدي للوفاة والإصابات الجسدية للراكب وكذلك الضرر المسبب لأمتعته إذا كان الفعل المولد للضرر قد وقع خلال عملية النقل وله علاقة بالملاحة أو استغلال السفينة أو من جراء خطأ أو إهمال الناقل أو مندوبيه خلال القيام بأعمالهم". يخضع إثبات عقد نقل الأشخاص للقواعد العامة في الإثبات حيث يجوز إثباته في مواجهة الناقل البحري بكافة طرق الإثبات كالبينة والقرائن مادام النقل بالنسبة للناقل البحري من قبيل العمل التجاري⁴، أما بالنسبة للراكب فيعتبر عقد النقل البحري عملاً مدنياً

¹ محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة، الطبعة الأولى، مكتبة القانون والاقتصاد الرياض، 2012، ص 285.

² نور الدين بلغازي، الحماية القانونية للمسافر عن طريق البحر، دكتوراه، القانون الخاص، كلية الحقوق جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2019، ص 261.

³ هاني دويدار، النقل البحري و الجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، 2008، ص 151.

⁴ سناء شيخ، المسؤولية المدنية عن عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، الجزائر، ع 2، 2014، ص 175.

إلا إذا كان مسافراً لأعمال تجارية، إذ يعتبر عقد النقل البحري بالنسبة للمسافر أيضاً عقداً تجارياً تطبيقاً لنظرية الأعمال التجارية بالتبعية، أما في حالة ما إذا كان العقد مدنياً بالنسبة للمسافر فلا يجوز الإثبات في مواجهته إلا بالكتابة، فالعقد يثبت عملاً بتذكرة يسلمها الناقل للراكب عند قبض الأجرة¹، وهو ما أكدته المادة 826 ق ب ج في نصها بأنه: "يجب على الناقل منح المسافر تذكرة سفر تثبت التزامات الطرفين وتكون تذكرة السفر الصادرة الدليل على إبرام عقد السفر ودفع أجرة السفر".

تتلخص وقائع هذه القضية في إصابة المدعى زبيد بن حمدي بن محمد أثناء تنقله على متن إحدى سفن الشركة العامة للملاحة عبر المحيط الأطلنطي من تونس إلى بون في قدمه إثر سقوط خزان وضع في السفينة بطريقة معيبة فرفع دعواه أمام محكمة الجزائر فدفعت الشركة بعدم اختصاصها لوجود شرط في عقد النقل يرجع الاختصاص المحلي الى محكمة مارسيليا، فرفضت المحكمة هذا الدفع وفصلت في القضية على أساس أحكام المسؤولية التقصيرية وإثر الفصل في الطعن بالنقض أمام محكمة النقض الفرنسية التي نقضت الحكم وقضت بأن عقد النقل بين المسافر والناقل هو الأساس في تحديد طبيعة مسؤولية هذا الأخير وليس الفعل الضار كما أضافت عبارة أصبحت متداولة في الأحكام والقرارات القضائية هي أن "الناقل لا يلتزم فقط بإيصال المسافر إلى مكان المتفق عليه بل عليه أن يوصله إليه سالماً معافى"².

ثانياً- الأضرار التي تصيب أمتعته

فالأمتعة هي كل ما يحمله المسافر على السفينة من أشياء، ولا عبء بما إذا كان مالكا أم لا كما لا عبء بالعرض منها أو لكميتها متى كانت في الحدود المتفق عليها في العقد أو التي يقضي بها العرف، وبالتالي للناقل أن يرفض الوزن الزائد عما يقرره الإتفاق أو العرف أما إذا قبله فالمسافر ملزم بدفع الأجرة عن الجزء الزائد

¹ علي أمير خالد، عقد النقل البحري، د ط، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص 110.

² نبيلة زهوني، الالتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص، ماجستير، قانون الأعمال المقارن، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بلبايد، وهران، 2013، ص 17.

و إذا توفي المسافر أثناء السفر فيلتزم الربان باتخاذ التدابير الضرورية للمحافظة على الأمتعة وتسليمها للورثة¹.

فالمشرع الجزائري تناول أنواع الأمتعة في نص المادة 822 ق ب ج التي نصت على أنه تعد بمثابة أمتعة:

أ- الأمتعة التي يحملها المسافر عادة معه أو الأمتعة التي يأخذها إلى حجرته أو تكون تحت حراسته وتسمى هذه الأمتعة باسم أمتعة الحجرة.

ب- الحقائب المختومة على الأمتعة الشخصية للمسافر والمسجلة والمنقولة في عنبر السفينة، وتسمى هذه الأمتعة باسم أمتعة العنبر.

ج- السيارات السياحية بما في ذلك الأمتعة الموجودة بداخلها والتي ترافق المسافر ويستعملها لاستخداماته الشخصية.

إن التزام الناقل البحري لا يقتصر على نقل المسافرين سالمًا فقط وإنما يلتزم كذلك بسلامة أمتعته ويعتبر الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب الأمتعة أثناء عملية النقل البحري وهذه المسؤولية هي التزام ملقى على عاتق الناقل البحري بتحقيق نتيجة، إضافة إلى المحافظة على سلامة الأمتعة².

من خلال ما سبق ذكره يتضح أن أمتعة المسافرين تنقسم إلى ثلاثة أنواع: الأمتعة الغير مسجلة، الأمتعة المسجلة، الأمتعة المودعة.

1- الأمتعة الغير مسجلة:

وهي تلك الأغراض الشخصية التي يحتفظ بها المسافر عند صعوده إلى مركبة النقل ولا يعهد بها إلى الناقل البحري لنقلها³، وهذه الأمتعة لا تدخل في عقد النقل

¹ نور الدين بلغاوي، الالتزامات الأصلية المقررة للناقل في عقد النقل البحري للمسافرين، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، الجزائر، ع 6، ص 82.

² فضيلة براهيم، المرجع السابق، ص 14.

³ مريم تيانتي، مسؤولية النقل البحري للركاب، مجلة العلوم الاجتماعية، جامعة تلمسان، الجزائر، ع 1، 2019 ص 115.

البحري أي نقلها لا يستند إلى العقد المذكور، و إنما يسمح الناقل البحري للمسافرين بأخذها معهم بدون مقابل، وأحياناً يحدد الناقل البحري ما تشتمل عليه الأمتعة الشخصية كالحقائب اليدوية وآلة التصوير، كما لا يجوز أن تحتوي الأمتعة الشخصية على أشياء محظورة كالأسلحة أو المواد الممنوع نقلها كالمواد سريعة الاشتعال، إضافة على ذلك يجب أن لا تحتوي هذه الأمتعة على ما يزعج المسافرين الآخرين كصدور روائح كريهة تقلق راحة المسافرين¹.

وطبقاً للقانون لا يكون الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالأمتعة الغير مسجلة، إلا في حالة إثبات المسافر أن الضرر قد نشأ عن خطأ الناقل البحري أو أحد تابعيه²، وهو ما أكدته المادة 845 ق ب ج في نصها "أن الإثبات بأن الفعل المنشئ للضرر قد طرأ خلال النقل وأنه يتعلق بملاحة أو استغلال السفينة يكون على عاتق المدعي، كما يكون على هذا الأخير إثبات مدى الضرر".

وعليه، فإن الناقل البحري لا يلتزم بضمان سلامة هذا النوع من الأمتعة لا في حالة تلفها ولا في حالة ضياعها بموجب عقد النقل البحري كون الأمتعة الغير مسجلة تكن تحت حراسة المسافر بما أنها أغراض شخصية خاصة به، وهذا لا يعني أن الناقل البحري قد تجرد من المسؤولية فإنه يسأل ولكن على أساس المسؤولية التقصيرية وذلك بإثبات عناصرها الثلاث: الخطأ والضرر وعلاقة السببية بينهما³.

2- الأمتعة المسجلة:

وهي الأمتعة التي يسلمها الراكب للناقل البحري نظير إيصال يصدره هذا الأخير ويبين فيه عدد الأمتعة وطبيعتها ووزنها، وتعد من الأمتعة المسجلة السيارات وغيرها

¹ نور الدين بلغازي، الالتزامات الأصلية المقررة للناقل في عقد النقل البحري للمسافرين، المرجع السابق، ص 86.

² مريم تيانتي، المرجع السابق، ص 115.

³ نبيلة زرهوني، المرجع السابق، ص 53.

من المركبات التي يسلمها الراكب للناقل البحري في عداد الأمتعة¹، فالمشرع الجزائري كرس هذا المفهوم في نص المادة 839 من ق ب ج "يتعين على الناقل أن يسجل أمتعة العنبر الخاصة بالمسافر وكذلك المركبات التي ترافقه وأن يسلمه إيصالا بها".

وبهذه الحالة يرتبط عقد نقل المسافر بعقد تبعي وضمني بنقل الأمتعة وبالتالي تكون مسؤولية الناقل البحري للمسافرين فيما يخص الأمتعة المسجلة هي نفسها الأحكام الموجودة في عقد نقل البضائع².

وعليه، فإن التزام الناقل البحري بنقل هذه الأمتعة هو التزام بتحقيق نتيجة، وهي إيصال الأمتعة سالمة كما تسلمها ولا يلزم إثبات خطأ الناقل البحري وكل ما يلزم لمطالبته هو إبراز وصل استلام الأمتعة أو البطاقة أو تذكرة السفر ما يشير إلى تسليم الأمتعة.

وبما أن هذا العقد خاضع للأحكام التي يخضع لها عقد نقل البضائع، ومن ثم يكون الناقل البحري مسؤولاً في الأصل عن هلاك الأمتعة أو تلفها دون أن يكلف الراكب بإثبات خطأ الناقل البحري أو أحد تابعيه.

3- الأمتعة المودعة

وهي أمتعة غير مسجلة، ولكن المسافر يودعها عند الريان أو عند الشخص المكلف بحفظ الودائع في السفينة وتشمل هذه الأمتعة الأشياء الثمينة كالمجوهرات والوثائق والنقود³.

¹ نور الدين بلغازي، الالتزامات الأصلية المقررة للناقل في عقد النقل البحري للمسافرين، المرجع السابق ص 84.

² محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 287.

³ نور الدين بلغازي، الالتزامات الأصلية المقررة للناقل في عقد النقل البحري للمسافرين، المرجع السابق، ص 87.

إن مسؤولية الناقل البحري من هذا النوع من الأمتعة قد وضحتها المادة 846 من ق ب ج فنصت على أنه: "لا يعد الناقل مسؤولاً عن فقدان النقود والسندات الأشياء الأخرى ذات القيمة كالذهب والفضة والساعات والمجوهرات والآثار الفنية، ما عدا الاتفاق الصريح والكتابي".

الفرع الثاني: الأشخاص ذوي الحقوق (خلف المسافر المتوفي)

عندما يبلغ الضرر قدرًا من الجسامة مما يؤدي إلى وفاة المسافر، ينشأ للورثة أو إلى الأشخاص الذين كان يعيلهم حق الادعاء بما كان للمسافر من حق في ذمة الناقل البحري¹.

فإن رفع دعوى المسؤولية يكون من حق الورثة جراء انصراف أثر عقد النقل البحري إليهم، كما يمكن للورثة الرجوع على الناقل البحري بالتعويض الذي كان لمورثهم عندما تكون الورثة قد وقعت بعد فترة من الحادث الذي تعرض له المسافر المتوفي أما في حالة الوفاة الفورية فرفع دعوى المسؤولية العقدية ليس من حق الورثة التي كان بإمكان مورثهم من مباشرتها لو بقي حيًا عقب إصابته فورًا، وحينها لم يكن لينشأ حق التعويض أصلاً حتى يؤول إلى الورثة، من أجل رفع دعوى المسؤولية العقدية.

فيكون للورثة المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي تلحق بهم شخصيًا نتيجة وفاة مورثهم، وتكون الدعوى مبنية على مسؤولية الناقل البحري التقصيرية، لأن الفرض هو انتفاء العقد بين الناقل البحري والورثة².

وهو الأمر الذي أكدته اتفاقية بروكسيل لعام 1961 من خلال نص المادة العاشرة في فقرتها الثالثة "لا يجوز أن ترفع الدعوى الخاصة بالتعويض عن الضرر في حالة وفاة المسافر إلا بواسطة ذوي الحقوق أو من يعيلهم بشرط أن يكون أولئك الأشخاص مسموح لهم برفع الدعوى طبقاً لقانون المحكمة التي تنظر في النزاع" إن

¹ نور الدين بلغازي، الحماية القانونية للمسافر عن طريق البحر، المرجع السابق، ص 262.

² هاني دويدار، المرجع السابق، ص 152.

رفع دعوى المسؤولية للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بالمسافر المتوفي ليست من حق الورثة فقط بل تمتد إلى الأشخاص الغير ورثة الذين كان يعيلهم المتوفي في حياته.

وتكون المطالبة بالتعويض على أساس الضرر الشخصي الذي لحقهم والمتمثل في الحرمان من المعونة التي كان المتوفي يعينهم بها، إضافة إلى الضرر النفسي الناجم عن الوفاة، غير أنه لا يحكم لهم بهذا التعويض إلا إذا كانت هذه المعونة واجبة على معيلهم المتوفي حتى يباح لهم الضرر الذين يدعون به¹.

¹ عبد السلام عيشور، مسؤولية الناقل البحري للمسافرين، دكتوراه، قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، 2023، ص 204.

المبحث الثاني: الأشخاص الذين ترفع الدعوى ضدهم

ترفع الدعوى البحرية الناتجة عن الأضرار أو الخسائر التي تلحق سواءً بالبضاعة أو المسافرين ضد الناقل البحري الذي تختلف صفته بين الحالة التي يكون فيها عقد النقل البحري صادر بموجب سند شحن أو بموجب تذكرة سفر ولذلك فسننظر في هذا المبحث لدراسة المدعى عليه في منازعات النقل البحري للبضائع (المطلب الأول)، والمدعى عليه في منازعات النقل البحري للمسافرين (المطلب الثاني).

المطلب الأول: المدعى عليه في منازعات النقل البحري للبضائع

يعتبر الناقل البحري مسؤولاً عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة فيكون مدعى عليه في دعوى المسؤولية ويتخذ عدة أوصاف وهذا ما سنتناوله في (الفرع الأول) كما أجاز القانون أن ترفع الدعوى ضد الريان باعتباره ممثلاً عن الناقل (الفرع الثاني)، ويحق للمدعي الرجوع على طرف جديد تم استحداثه بقواعد روتردام، الطرف المنفذ (الفرع الثالث).

الفرع الأول: الناقل البحري

هو طرفاً في عقد النقل البحري للبضائع وهو الذي يتعهد بنقل بضائع الشاحن من ميناء إلى آخر عن طريق البحر¹، فيكون هو المسؤول عن البضاعة بقوة القانون طبقاً لنص المادة 802 من ق ب ج والتي تنص على أنه: "يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني".

¹ نوال مختوب، سيلية لوني، فض منازعات عقد النقل البحري للبضائع، ماستر، قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2023، ص 12.

يتضح من نص المادة أن الناقل يكون مسؤولاً عن أي ضرر يلحق بالبضائع منذ أن أصبحت تحت رقابته حتى تسليمها إلى المرسل إليه.

وكما سبق القول فالناقل البحري يأخذ عدة أوصاف فغالبا ما يسمى الناقل الذي تعاقد مع الشاحن بالناقل المتعاقد (أولا)، ويمكن له أن يتفق مع ناقل آخر ليقوم بنقل البضائع ويسمى الناقل الفعلي (ثانيا)، كما يمكن أن يعهد به لناقل آخر في النقل المتتابع (ثالثا).

أولا- الناقل المتعاقد

يقصد بالناقل المتعاقد الناقل البحري الذي يبرم عقد النقل ويتعهد للشاحن بتنفيذه ويكون مسؤولاً عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضائع أو التأخير في تسليمها وذلك بغض النظر عن ما إذا قام بتكليف ناقل بحري آخر بإنجاز النقل أو جزء منه وهو من يتعهد للشاحن بتنفيذ النقل في جميع مراحل الرحلة البحرية¹. فالناقل المتعاقد يكون هو المسؤول عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل كله في مواجهة الشاحن².

ثانيا- الناقل الفعلي

الناقل الفعلي هو الناقل الذي اتفق أو تعهد مع الناقل المتعاقد على القيام بعملية النقل كلها أو جزء منها، فإذا قام بتنفيذ عملية النقل كلها فإنه يتحمل كامل المسؤولية عن تعويض الشاحن أو المرسل إليه عن أي ضرر يلحق بالبضاعة، أما إذا قام بجزء فقط من عملية النقل فإن مسؤوليته تكون فقط عن الضرر الذي يصيب البضاعة خلال هذه المرحلة بالذات أما الضرر الذي وقع خلال مرحلة أو مراحل

¹ ليندة أكلي، المرجع السابق، ص33.

² عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 90.

أخرى سواء كانت سابقة أو لاحقة له فيتحمل المسؤولية من كانت البضاعة في عهده أثناء وقوع الضرر¹.

ثالثاً - الناقل البحري في النقل المتتابع

ظهر النقل المتتابع البحري من جراء النقل بالحاويات الذي نصت عليه المادة 11 من اتفاقية هامبورغ كنقل يتم بموجب واسطة واحدة ذات طبيعة بحرية في جميع مراحلها ويثبت بوثيقة واحدة فيختلف عن النقل المختلط بناءً على عقد واحد يضم كافة المراحل أو عدة عقود ويختلف عن النقل المشترك الذي تتخلله مرحلة بحرية أو برية أو جوية².

يتطلب الأمر في نقل بعض أنواع البضائع أن يتولى تنفيذ العقد عدة ناقلين فيقوم كل واحد منهم بإنجاز جزء منه من ميناء الشحن ووصولاً إلى ميناء التفريغ، فهنا يثار الإشكال حول تحديد صفة المدعى عليه بسبب تعدد الناقلين المنفذين لعملية النقل لمسألتته في حال وقوع ضرر للبضائع المنقولة أو التأخير في تسليمها³.

الفرع الثاني: الريان

"يعرف الشخص الذي يتولى مهمة قيادة السفينة والذي له السلطة عليها بالريان وهذه التسمية أوردها القانون البحري الجزائري يتولى قيادة السفينة ريان يعين من بين الأشخاص المؤهلين قانوناً ويسمى الريان بالفرنسية **Le capitain** يرتبط الريان بمالك السفينة أو بمجهز السفينة بعقد عمل بحري شأنه في ذلك شأن باقي البحارة، ومن ثم

¹ خليل بوعلام، المرجع السابق، ص 60.

² أمينة بورطال، انعكاس تعددية صفة الناقل البحري للبضائع على نظام المسؤولية على ضوء قواعد هامبورغ وروتterdam والتشريع البحري الداخلي، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية واقتصاديّة، جامعة أبي بكر بلقايد الجزائر، ع1، 2018، ص 183.

³ حياة شتون، المرجع السابق، ص 220.

فهو يخضع كلية لأحكام العقد، إلا أنه ينفرد بأحكام خاصة يعود السبب في ذلك إلى تعدد صفته القانونية تبعاً لتعدد وظائفه¹.

وتجدر الإشارة إلى أن المجهز هو من يقوم بتعيين الربان، غير أن حرته مقيدة "بمبدأ التأهيل القانوني للربان" أي كل شخص مؤهل لقيادة السفينة يُعد مسؤولاً عنها بما في ذلك ضابط الملاحة والمهندسين البحريين الذين يتشكل منهم طاقم السفينة².

ويرتبط الربان بالمجهز بعقد خاص يجعل منه تابعاً وأجيراً للمجهز عند أداء الأعمال العادية وممثلاً عنه أو وكيلاً عنه في المسائل القانونية³.

جدير بالذكر أن القاعدة العامة تقتضي بأنه لا يجوز مقاضاة الوكيل دون ذكر الأصيل أو على الأقل دون توجيه الإجراءات إليه بوصفه وكيلاً، لكن المستقر عليه قضاءً وفقهاً أن الربان يمثل الناقل أمام القضاء مدعياً ومدعى عليه دون الحاجة لذكر صفته كـممثّل للناقل فيما يتعلق بالسفينة ويعقود النقل لأن هذا الحق مخول له قانوناً⁴.

الفرع الثالث: الطرف المنفذ

عرفت قواعد روتردام الطرف المنفذ في الفقرة السادسة "أ" من المادة الأولى والتي تنص على أنه: "الطرف المنفذ يعني أي شخص غير الناقل يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيًا من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل فيما يتعلق بتسليم البضائع أو تحميلها أو مناولتها أو تستيفها أو نقلها أو حفظها أو الاعتناء بها أو تفرغها أو تسليمها متى كان ذلك الشخص يتصرف بصورة مباشرة أو غير مباشرة بناءً على طلب الناقل أو تحت إشراف الناقل أو سيطرته، فالطرف المنفذ هو الطرف الذي يعمل لفائدة الناقل ويشبه الناقل الفعلي في اتفاقية هامبورج، ولا يشمل الطرف المنفذ

¹ محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، د ط، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، ص 43.

² وسيلة أربوط، المركز القانوني لربان السفينة، مجلة القانون والعلوم السياسية، الجزائر، ع 2، 2008 ص 521.

³ حياة شتون، المرجع السابق، ص ص 223 - 224.

⁴ المرجع نفسه، ص 224.

أي شخص يستعين به بصورة مباشرة أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه¹.

وبالنسبة للطرف المنفذ البحري فقد عرفته قواعد روتردام في الفقرة السابعة من المادة 01 والتي تنص على أنه: "الطرف المنفذ البحري يعني أي طرف منفذ مادام يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيًا من واجبات الناقل أثناء فترة ما بين وصول البضائع إلى ميناء تحميل السفينة ومغادرتها ميناء تفريغ السفينة، ولا يكون الناقل الداخلي طرفًا منفذًا بحريًا إلا إذا كان يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي خدماته حصراً داخل منطقة الميناء"².

ويعتبر الناقل البحري للبضائع مسؤولاً عن أعوانه المذكورين في المادة 18 من قواعد روتردام ماعدا الطرف المنفذ البحري والذي يتحمل الواجبات الملقاة على عاتق الناقل خلال الفترة المذكورة ويكون مسؤولاً عن الأفعال التي يقوم بها أو يغفلها أي شخص كان قد عهد إليه بأداء أي من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل وذلك طبقاً لنص المادة 19 من قواعد روتردام³.

المطلب الثاني: المدعى عليه في منازعات النقل البحري للمسافرين

إن إخلال الناقل البحري بالتزام ضمان سلامة المسافر هو ما جعله في موضع المدعى عليه في دعوى المسؤولية كون هذا الأخير هو الذي تعاقد مع المسافر أو ما يطلق عليه "بالناقل المتعاقد" وهو من يقع على عاتقه تحمل الأضرار التي تلحق بالمسافر وأمتعته.

إضافة على ذلك يمكن للناقل الفعلي تنفيذ عملية النقل البحري كاملة أو جزءاً منها وذلك بموجب ترخيص من الناقل المتعاقد، وهذه العملية تقوم بها أغلب شركات النقل

¹ شهرزاد بن الصغير، المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري "دراسة مقارنة"، المرجع السابق، ص 48.

² اتفاقية الأمم المتحدة، المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، المرجع السابق المادة الأولى.

³ شهرزاد بن الصغير، المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري "دراسة مقارنة"، المرجع السابق، ص 48.

البحري في إطار عقود إيجار أو استئجار سفن مملوكة للغير، زيادة على ذلك يمكن للوكيل بالعمولة التدخل في عملية النقل البحري، حيث يتعاقد باسمه مع الناقل ولحساب المسافرين ونجد هذه الظاهرة في الوكالات الخاصة بالسياحة والسفر.

نظرًا لكثرة الأطراف المتدخلة في عملية النقل البحري وجب التطرق إلى موقف كل من اتفاقية بروكسيل (الفرع الأول)، إضافة إلى اتفاقية أثينا لعام 1947 (الفرع الثاني)، من تحديد صفة المدعى عليه في عملية النقل البحري.

الفرع الأول: صفة المدعى عليه في اتفاقية بروكسل

تم انعقاد بتاريخ 1961/04/29 معاهدة دولية خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر في بروكسل وهي تعنى بوجه خاص بتنظيم مسؤولية الناقل البحري اتجاه الركاب¹.

ولا تطبق هذه المعاهدة إلا على النقل الدولي ويقصد بالنقل الدولي طبقاً لهذه المعاهدة توفر فيه جملة من الشروط نذكر منها:

أ- أن يكون مكان القيام ومكان الوصول واقعين في دولتين مختلفتين أو على الأقل في دولة واحدة شرط مرور السفينة من ميناء دولة أخرى.

ب- حمل السفينة الناقلة لعلم دولة متعاقدة أو أن يكون مكان القيام والوصول واقع في دولة متعاقدة.

و المقصود بالدولة المتعاقدة وفقاً لاتفاقية بروكسل 1961 هي الدولة التي أصبح انضمامها لهذه المعاهدة نافذ المفعول، ولم يصبح انسحابها نافذ المفعول.

فهذه الاتفاقية لا تسري إلا على مرحلة تنفيذ عقد النقل البحري حيث نصت المادة الأولى من هذه الاتفاقية في فقرتها الخامسة على أنه يقصد بلفظ "النقل" الفترة التي يكون فيها الراكب على ظهر السفينة وكذلك عمليتا ركوبه ونزوله².

¹ محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 285.

² عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 121.

وبناءً عليه، فإن أحكام هذه الاتفاقية تنطبق طوال فترة وجود الراكب على ظهر السفينة وفترة ركوبه ونزوله.

ففي حالة إصابة الراكب أو جرحه خلال فترة تواجده على ظهر السفينة فإن مسؤولية الناقل البحري تحدد وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية.

فجعلت مسؤولية الناقل البحري مفترضة في حالات محدودة كالغرق والحريق والانفجار، وأجازت للناقل البحري أن ينفي هذه القرينة، وفيما عدا هذه الحالات وجب على الراكب إثبات خطأ الناقل البحري لتتعد عليه المسؤولية، وقد أخذت هذه الاتفاقية بنظام المسؤولية المحدودة المعروفة بالنقل الجوي¹.

وهذه المعاهدة لا تسري إلا إذا وجد عقد نقل بحري بين المسافر والناقل البحري حيث أقرت المادة الأولى من اتفاقية بروكسل بأن "...الناقل ويشمل أحد أطراف العقد: مالك السفينة، سواء كان مالكاً للسفينة أو مستأجر السفينة أو مجهز السفينة..."².

يتضح من نص المادة المذكورة أعلاه بأن اتفاقية بروكسل 1961 قد أخذت في تحديدها لصفة الناقل البحري باعتباره مدعى عليه وهو من يتحمل الأضرار التي تصيب المسافرين وأمتعته أثناء تنفيذ عملية النقل البحري بمعيار التعاقد أي من يتعاقد مع المسافر هو الناقل حيث حصرت هذا الأخير في مالك السفينة أو مستأجرها ومن ثمة فدعوى المسؤولية لا ترفع إلا على الناقل المتعاقد.

فبالرغم من تداخل الأطراف في عملية النقل البحري وهي الأخرى يقع على عاتقها قدر من المسؤولية اتجاه المسافرين إلا أن اتفاقية بروكسل قد أغفلت هذه الأشخاص كشركات النقل البحري ووكالات السياحة والأسفار السالف ذكرهما، والتي تقوم بعملية النقل البحري بدلاً من الناقل المتعاقد بموجب ترخيص منه.

¹ طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع الأردن، 2004، ص 160.

² اتفاقية بروكسل دولية، خاصة بنقل الركاب بحراً، مؤرخة في 1961/4/29، المادة الأولى.

الفرع الثاني: صفة المدعى عليه في اتفاقية أثينا 1947

حددت اتفاقية أثينا مسؤولية الناقل عن الأضرار التي لحقت بأحد الركاب سواءً كانت إصابة شخصية أو وفاة إضافة إلى الأضرار التي قد تلحق بأمتعته، إذا وقع الضرر أثناء عملية النقل بحراً¹.

إن تدارك اتفاقية أثينا ما أغفلت عنه اتفاقية بروكسل 1961 ألا وهو ناتج كثرة الأطراف المتصلة في عملية النقل البحري حيث عرفت الناقل بأنه: "كل شخص يبرم عقد النقل بواسطته أو نيابة عنه، سواءً تم تنفيذ عملية النقل من طرفه أو من طرف الناقل الفعلي".

إضافة على ذلك قد وضحت اتفاقية أثينا الناقل الفعلي بأنه: "أي شخص غير ناقل سواءً كان مالك السفينة أو مستأجرها أو متعهداها، والذي ينفذ كل عملية النقل أو جانباً منها".

وهو ما سبق تبيانه سالفاً فالناقل الفعلي هو من يقوم بكل عملية النقل البحري أو جزء منها بترخيص مسبق من الناقل المتعاقد.

وفقاً لأحكام اتفاقية أثينا 1947 فإنها ألقت بالمسؤولية الكاملة على عاتق الناقل في مواجهته للمسافر المتضرر تحديداً في نص المادة الرابعة، "عندما يعهد بتنفيذ النقل أو جانب منه إلى ناقل منفذ فإن الناقل يظل مع ذلك مسؤولاً عن عملية النقل بأكملها وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية..."².

ولكن هذا لا يعني بأن الناقل الفعلي قد تخلص من عبء المسؤولية الملقاة على عاتقه، فبحسب أحكام هذه الاتفاقية فإنه يتحمل المسؤولية عن الجزء الذي قام به من الرحلة البحرية وهذا ما أقرت به المادة الرابعة المذكورة أعلاه في شقها الثاني بأن "...

¹ محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 220.

² اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً لسنة 1947، المنشورة على الموقع:

<https://www.mohamah.net> يوم: 2024/03/12، الساعة 23:23.

ويكون الناقل الفعلي وتابعيه ووكلائه مسؤولين في حدود جزء النقل الذي يقومون به".

يتضح لنا من خلال أحكام اتفاقية أثينا يجوز للمدعي رفع دعوى المسؤولية من جهة ضد الناقل المتعاقد كونه يتحمل المسؤولية الكاملة عن الأضرار التي تصيب المسافرين جسدياً ومادياً أثناء تنفيذ عقد النقل البحري، ومن جهة أخرى ضد الناقل الفعلي كونه يحمل قدر من المسؤولية عن الجزء الذي قام به من الرحلة البحرية أو كلاهما معاً.

الفرع الثالث: صفة المدعى عليه في التشريع الجزائري

خلافًا للاتفاقيتين السالف ذكرهما، فقد ذهب المشرع الجزائري هو الآخر في تحديد صفة الناقل البحري كما سبق وأن أشرنا بأنه هو من يتحمل مسؤولية الأضرار التي تلحق بالمسافر أثناء تنفيذ عملية النقل البحري.

فهذا الأخير لم يحصر صفة الناقل البحري لا في الناقل المتعاقد ولا في الناقل الفعلي وإنما أصبح هذه الصفة¹، على مجهز السفينة وهذا ما تم تبيانه في نص المادة 821 ق ب ج والتي جاء فيها "يلتزم المجهز بموجب عقد نقل المسافرين بنقل المسافرين وأمتعته عن طريق البحر ولمسافة معينة مقابل دفع المسافر أجره السفر". "والمجهز قد عرفته المادة 572 ق ب ج بأنه: "يعتبر مجهزاً كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكاً وإما بناءً على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة".

وهذا للتخفيف عن المسافرين من مشقة البحث عن اسم الناقل البحري في عقد النقل البحري أو في حالة عدم وضوح الاسم وهذا التفسير هو قياساً على ما أورده المشرع الجزائري في نقل البضائع حيث نصت المادة 754 ق ب ج على ما يلي:

¹ عبد السلام عيشور، المرجع السابق، ص 206.

"إذا لم يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن، عند تجهز السفينة التي تحمل البضاعة على متنها هو الناقل، وكذلك الحال عندما يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن بشكل غير دقيق أو غير صحيح".

استنادًا إلى ما ذكر أعلاه، يمكن للطرف المتضرر من عملية النقل البحري الرجوع على "الناقل البحري" للمطالبة بالتعويض عن الأضرار اللاحقة بالبضائع وأيضا عن الأضرار التي تلحق بالمسافر وأمتعته إذا كان العقد مبرم بينه وبين المسافر.

ملخص الفصل

في ختام هذا الفصل، نستنتج أن النظام القانوني المعمول به يحدد أطراف الدعوى في منازعات النقل البحري بناءً على دور كل طرف كمدعي أو مدعى عليه. عند دراسة منازعات نقل البضائع بحراً، يتبين أن الأطراف التي تحمل الصفة القانونية لرفع الدعوى تشمل الشاحن، المرسل إليه، والمؤمن. هؤلاء الأطراف هم الذين يمكنهم تقديم الدعاوى القانونية ضد الناقل في حالة حدوث أي ضرر للبضائع أثناء النقل.

أما بالنسبة لنقل المسافرين بحراً، فيحق للمسافر المتضرر، أو ورثته في حالة وفاته، أو من كان يعيّلهم قبل وفاته، رفع دعوى تعويض ضد الناقل. في هذه الحالات، يكون الناقل هو المدعى عليه في الدعوى البحرية، ويتحمل المسؤولية القانونية عن الأضرار التي لحقت بالمسافرين أو نوبيهم نتيجة لأي حادث أو إخلال بشروط النقل.

بناءً على ما سبق، يمكن القول أن تحديد أطراف الدعوى في منازعات النقل البحري يعتمد بشكل أساسي على نوع النقل (بضائع أو مسافرين)، والدور الذي يلعبه كل طرف في العقد البحري. هذا التحديد يسهم في توضيح المسؤوليات القانونية ويوفر إطاراً واضحاً لرفع الدعاوى والمطالبة بالتعويضات في حالة وقوع النزاعات.

الفصل الثاني

سير الدعوى في منازعات

النقل البحري

نظراً لضرورة سرعة العمليات البحرية، ينص القانون على إقرار أحكام تهدف لتسوية النزاعات التي تنشأ أثناء عمليات النقل البحري بين أطراف عقود هذا الأخير، سواء كانت تلك العقود لنقل البضائع أو الأشخاص وعليه، يتوجب على رافع الدعوى اتباع إجراءات معينة لتقديم دعواه وإثبات حقه أمام المحكمة ابتداءً بإخطار الناقل البحري حتى يتحقق من وجود الضرر، وكذا رفع دعوى قضائية متعلقة بالنقل البحري أمام الجهة المختصة في الآجال المحددة قانوناً.

وبناءً على هذا قسمنا هذا الفصل لمبحثين اثنين:

- المبحث الأول: خصوصية الإجراءات في منازعات النقل البحري.
- المبحث الثاني: أحكام الدعوى في عقد النقل البحري.

المبحث الأول: خصوصية الإجراءات في منازعات النقل البحري

بعد وقوع النزاعات الناشئة عن عقد النقل البحري، يتعين على طرفاه التوجه إلى القضاء وذلك من خلال رفع دعوى قضائية خاصة بعقد النقل البحري، سواءً كان العقد يتعلق بنقل البضائع أو المسافرين، فقبل رفع الدعوى القضائية يعتبر إخطار الناقل البحري إجراءً أساسياً، وستتطرق في هذا المبحث لدراسة هذا الإجراء فقسماه إلى مطلبين (المطلب الأول)، فيما يخص الإخطار بهلاك أو تلف البضاعة أما (المطلب الثاني)، خصصناه لدراسة الإخطار بالضرر اللاحق بالمسافر.

المطلب الأول: الإخطار بهلاك أو تلف البضاعة

في إطار عقد النقل البحري، يعتبر الإخطار إجراءً مسبقاً لرفع دعوى مطالبة الناقل بالتعويض، وذلك عند عدم تنفيذ أحد الأطراف لالتزاماته أو انتهاكها في حالة وقوع ذلك يتعين على الطرف المتضرر إخطار الطرف الآخر بالهلاك أو التلف في الأجل المحدد حتى يتسنى له التحقق من الضرر المدعى به في الوقت المناسب¹ وهذا ما سنفصله في (الفرع الأول)، المقصود بالإخطار ثم نتطرق إلى شكل الإخطار وميعاده في (الفرع الثاني)، والآثار المترتبة عن الإخطار (الفرع الثالث).

الفرع الأول: المقصود بالإخطار

من خلال هذا الفرع، سنقوم بتعريف الإخطار (أولاً)، ثم تحديد الأطراف المعنية به (ثانياً)، وشروط الإخطار (ثالثاً).

¹ ليندة أكلي ، المرجع السابق، ص 50.

أولاً- تعريف الإخطار

لم ينص المشرع الجزائري ولا الاتفاقيات الدولية (معاهدة بروكسل لسنة 1924 أو معاهدة هامبورج لسنة 1976) على تعريفا للإخطار، ولكن أشاروا إليه فمثلا في التشريع الجزائري¹.

باستقراء أحكام المادة 790 ق ب ج نجدها تنص على أنه: "إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة، يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابياً في ميناء التحميل، قبل أو في وقت تسليم البضاعة وإذا لم يتم ذلك تعتبر البضاعة مسلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس.

وإذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل اعتباراً من استلام البضائع.

ولا جدوى من التبليغ الكتابي إذا كانت حالة البضائع محققاً فيها حضورياً عند استلامها.

تعتبر باطلة كل الشروط التعاقدية الناصة على تكاليف زائدة بالنسبة لمن أرسلت إليه البضائع عن الشروط المبينة أعلاه".

فقد نصت المادة 6/3 من معاهدة بروكسل على أنه: "إذا لم يحصل إخطار كتابي في الهلاك أو التلف وبماهية هذا الهلاك أو التلف للناقل أو وكيله في ميناء التفريغ قبل أو وقت تسليم البضائع ووضعها في عهدة الشخص الذي يكون له الحق في استلامها طبقاً لعقد النقل فإن هذا التسليم يعتبر إلى أن يثبت العكس قرينة على الناقل قد سلم البضاعة بالكيفية الموصوفة في سند الشحن، إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر فيجب أن يحصل الإخطار في مدة ثلاثة أيام من التسليم ولا يترتب على

¹ خليل بوعلام، المرجع السابق، ص 65.

هذه الإخطارات المكتوبة إذا كانت قد حصلت معاينة في مواجهة المستلم عند استلامه لها¹.

ثانيا - الأطراف المعنية بالإخطار

حددت المادة 790 في الفقرة الأولى من ق ب ج والمادة الثالثة في الفقرة السادسة من معاهدة بروكسل الأطراف المعنية بالإخطار وهي الأطراف الموجهة للإخطار والأطراف الموجه لهم الإخطار.

أ- الأطراف الموجهة للإخطار

الشخص الملزم بتوجيه الإخطار هو المرسل إليه المذكور في سند الشحن بنفسه أو بواسطة من ينوب عنه مثل وكيل الشحن، أو من له حق تمثيله.

1- المرسل إليه

المرسل إليه هو الشخص الذي له الحق في استلام البضاعة من الناقل عند وصولها إلى ميناء التفريغ، وصاحب الحق في الدعوى هو ذاته صاحب الحق في البضاعة والذي يحق له توجيه الإخطار للناقل أو ممثله، إذا ما ثبتت الخسائر أو الأضرار في البضاعة ويكون كذلك له صفة التقاضي في نفس الوقت². يتعين على رافع الدعوى أن يستوفي الشروط المتعلقة بالصفة والمصلحة وعلى الرغم أن عقد النقل البحري يبرم بين الناقل أو ممثليه والشاحن أو ممثليه إلا أن المرسل إليه يثبت صفته بتقديم سند الشحن³.

¹ قويدر قرارية، الإخطار بالأضرار اللاحقة بالبضاعة المنقولة بحرا وأثره في الاتفاقيات الدولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، الجزائر، ع7، ص 278.

² ليندة أكلي، المرجع السابق، ص 53.

³ نوال مختوب، سيلية لوني، المرجع السابق، ص 21.

2- ممثل المرسل إليه

هو كل شخص طبيعي أو معنوي يسمح له القانون أن يحل محل المرسل إليه في استلام البضاعة وما يترتب على هذا الاستلام من آثار في حدود الاتفاق المبرم بين الطرفين وهم:

1-2 وكيل الحمولة

ينظم القانون البحري الجزائري مهنة وكيل الحمولة في المادة 621 بنصه على أنه "يعد وكيلًا للحمولة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة باستلام البضائع باسم ولحساب موكله ودفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة وتوزيع البضائع بين المرسل إليهم".

يتضح من خلال هذا النص أن وكيل الحمولة يعمل نيابة عن أصحاب الحق في البضائع وهم المرسل إليه أو ممثله القانونيين وكذلك أي حامل شرعي لسند الشحن¹.

وقد صدر بهذا الشأن قرار رقم 242808 من المحكمة العليا الغرفة التجارية البحرية بتاريخ 13 فيفري 2001 تقضي بأن فاتورة تسديد المصاريف المسددة من طرف المرسل إليه لفائدة مؤسسة الميناء الطاعنة حين سحب البضاعة ليست عقد وكيل الحمولة، وأن النقص في البضاعة من مسؤوليات الناقل البحري منذ استلام البضاعة إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه وهو مالم يثبت وجود ممثل قانوني كلفه المرسل إليه باستلام البضاعة بدلاً عنه في هذه القضية².

2-2 وكيل العبور

يعرف في الجزائر الوكيل المعتمد لدى الجمارك يتم تكليفه عادة من قبل أصحاب الحق في البضاعة بتسليمها من الناقل أو ممثله ويقوم بتسليمها لأصحابها كما يقوم بجميع الإجراءات اللازمة لإخراج البضاعة بأسرع وقت ممكن، كما يدفع

¹ خليل بوعلام، المرجع السابق، ص 67.

² ليندة أكلي، المرجع السابق، ص 54.

الحقوق والرسوم المستحقة، وعند تفقده للبضائع يتخذ جميع التحفظات ضد السفينة كما أن الإخطار لا يستفيد به إلا من أجره¹.

إذ طرحت قضية أمام محكمة استئناف "روان Rouen" تتلخص وقائعها في ما يلي: استلم شخص بضاعته تالفة نتيجة تشبعها برائحة غريبة من جراء رصها في عنبر السفينة إلى جانب بضاعة أخرى إلا أن المرسل إليه لم يقدم التحفظ في الوقت المناسب، وتصادف أن مرسل إليه آخر جرى لبضاعته نفس التلف وبادر بإجراء التحفظ في الوقت المحدد وحاول الأول أن يستند إلى تحفظ الثاني، إلا أن المحكمة رفضت ذلك مالم يثبت أن البضاعتين كانت متلامستين ومرصومتين في عنبر واحد إلى جانب البضاعة المعزول إليها إحداث التلف².

2- 3 مقال التشوين

يمكن لمقاول التشوين أن يمثل المرسل إليه إذا كان يعمل كوكيل له ويحق له اتخاذ التحفظات ضد الناقل³، وهو ما تضمنته المادة 923 ق ب ج بنصها على أنه: "يتخذ مقاول التشوين جميع التحفظات ضد السفينة أو مسلم البضاعة بخصوص جميع النقائص التي تمت معاينتها حضوريا بالنسبة لسوء حالة البضاعة أو تعليبها".

ب- الأطراف الموجه لهم الإخطار

الأطراف المعنيون بالإخطار هم الناقل أو نائبه كالريان أو وكيل الناقل:

1- الناقل

القاعدة أن يُوجه الإخطار إلى الناقل بصفته المسؤول الرئيسي عن الخسائر أو

الأضرار التي قد تلحق بالبضاعة وفي حال عدم إمكانية الوصول إليه يوجه

¹ خليل بوعلام، المرجع السابق، ص 67.

² ليندة أكلي، المرجع السابق، ص 55.

³ خليل بوعلام، المرجع السابق، ص 67.

الإخطار إلى ممثله القانوني... وفقاً للمادة 790 السالفة الذكر فيوجه التبليغ إلى الناقل في ميناء تفرغ البضاعة، لأنه يعتبر المكان المناسب لمعرفة حالة البضاعة والتحقق من الخسائر أو الأضرار التي قد تصيبها عند استلامها من قبل صاحب الحق فيها، وهو الميناء الذي يكون عادة محل الاختصاص للمحكمة التي تنظر في النزاع القائم بين الناقل أو ممثله أو المرسل إليه أو ممثله¹.

2- وكيل الناقل

هو المسؤول عن شؤون السفينة وطاقتها منذ وصولها إلى الميناء حتى مغادرتها له، لذا يعتبر وكيل الناقل ممثلاً له وعادة ما يوجه الإخطار إليه، بالإضافة إلى ذلك المحكمة المختصة بالفصل في النزاع القائم بين الناقل والمرسل إليه قد تكون محكمة موطن وكيل الناقل طالما كان من الجائز له تمثيل الناقل كمدعى أو مدعى عليه بموجب اتفاق مبرم بين الطرفين²، وهو ما نصت عليه المادة 613 ق ب ج³.

3- الريان

هو قائد السفينة ففي حالة وجود نزاع يتعلق بالرحلة أو السفينة أثناء تواجدها في ميناء أجنبي ولم يكن هناك وكيل يمثلها، فيوجه التبليغ إلى ريان السفينة بصفته ممثلاً للناقل⁴، وهو ما نصت عليه المادة 588 من ق ب ج أنه: "إذا حصل نزاع يتعلق بالسفينة أو الرحلة خارج الأمكنة التي تقع فيها المؤسسة الرئيسية للمجهز أو يقع فيها فرع لها، يقوم الريان بتمثيل المجهز أمام القضاء سواء كان مدعياً أو مدعى عليه إلا إذا عين المجهز لهذا الغرض ممثلاً آخر عنه".

¹ خليل بوعلام، المرجع السابق، ص 67 - 68.

² ليندة ألكي، المرجع السابق، ص 56.

³ تنص المادة 613 من ق ب ج على ما يلي: "يجوز لوكيل السفينة أن يدعى أو يدافع عن المجهز أمام القضاء، إذا كان تمثيله يمنحه هذا الحق".

⁴ ليندة ألكي، المرجع السابق، ص 57.

ثالثا - شروط الإخطار

لا يتحقق الإخطار إلا بتوافر شرطين رئيسيين، ينبغي على كل من الشاحن أو المرسل إليه احترامهما وهذا ما سنوضحه فيما يلي:

أ- أن يكون الإخطار مكتوبا وليس شفهيًا

وفقاً للمادة 790 ق ب ج يشترط أن يكون الإخطار في شكل كتابي وليس شفهيًا، إذ تعتبر الكتابة شرطاً من أجل إثبات الضرر عند التسليم¹.

فلا تعتبر الكتابة شرط لقبول الدعوى وإنما هي لازمة لإثبات وجود الضرر عند التسليم²، كما يستوي في ذلك إذا كانت الكتابة بخط يد صاحب البضاعة أو على الكمبيوتر أو بأي وسيلة أخرى من الوسائل الحديثة للكتابة، كما أنه لم يشترط في الكتابة شكلاً محدداً ولكن يجب أن تكون الكتابة واضحة سواءً في وصل استلام البضاعة أو في ورقة مستقلة تتضمن محتوى الإخطار فيجوز أن يتم بخطاب بريدي موصى عليه كما يمكن أن يتم الإخطار بموجب برقية télégramme وبما أن الكتابة مقبولة بأي شكل فإرسال تلكس télex يتضمن حدوث الأضرار بكيفية واضحة ودقيقة يعتبر تحفظاً مقبولاً³.

ب- أن يكون الإخطار واضحاً ومحدداً

وهو الشرط الثاني في الإخطار، إذ لا بد أن يكون الإخطار المقدم من قبل المرسل إليه للناقل من أجل قبوله من قبل المحكمة التي تنظر في النزاع أن يتضمن ما أصاب البضاعة فعلاً من خسائر أو أضرار، مكتوباً بشكل واضح ودقيق أي أنه يتضمن في محتواه ماهية الخسائر أو الأضرار التي أصابت البضاعة عند استلامها

¹ محمد ياسين بوزوينة، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، الجزائر ع 8، ص 221.

² عبد الباسط حمدان، حمزة لونيسي، مسؤولية الناقل البحري، ماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قانون أعمال، جامعة محمد البشير الإبراهيمي، برج بوعريش، 2022، ص 49.

³ خليل بوعلام، المرجع السابق، ص ص 65-66.

وأن يكون محددًا وبعيدًا عن العموميات التي تجعل منه مجرد سرد لبيانات لم توضح الغرض من تحريرها¹.

ويشترط أيضًا أن تتعلق التحفظات بالخسائر والأضرار التي وقعت فعلاً على البضائع أثناء عملية الاستلام، وليس بما قد يحدث في المستقبل رغم التأكد من حدوثه، إذ لا يعتد بالإخطارات التي ترسل قبل استلام البضاعة بحجة الاحتفاظ بحق المرسل إليه فيما قد يظهر من مختلف الأضرار للبضاعة عند استلامها وهو ما حكمت به محكمة استئناف روان بقرار مؤرخ في 04 فيفري 1954 وكذلك محكمة استئناف باريس فير قرار مؤرخ في 06 أبريل 1978².

الفرع الثاني: ميعاد توجيه الإخطار

يختلف ميعاد توجيه الإخطار للناقل البحري بشأن الخسائر والأضرار التي تحصل للبضاعة في حالتين، وذلك حسب ما إذا كان الهلاك أو التلف ظاهرًا أم في حالة الهلاك أو التلف غير الظاهر.

أولاً- حالة الهلاك أو التلف الظاهر

يكون التلف أو الهلاك ظاهرًا عندما يكون من السهل على الشخص العادي اكتشافه بمجرد أول نظرة إليه وبدون الحاجة إلى فتح الطرود أو فك الأغلفة التي تحتوي على البضائع بل بمجرد الوقوف عليها تظهر عيوبها، وهنا يجب التمييز بين مرحلتين، مرحلة ما قبل تسليم البضائع ومرحلة تسليم البضائع، في المرحلة الأولى قد يحصل التسليم على أجزاء يتخللها وقت طويل، وبالتالي يكون الإخطار في هذه الحالة عند نهاية تفريغ كل جزء منها حتى لا تتفاقم الأضرار، أما إذا كان الإفراغ يتطلب أكثر من يوم حسب كمية البضاعة وطبيعتها، حيث أن عملية التسليم تبدأ

¹ محمد ياسين بوزوينة، المرجع السابق، ص ص 221 - 222.

² ليندة أكلي، المرجع السابق، ص ص 58 - 59.

من بداية تسليم أول جزء من البضاعة وتنتهي بانتهاء آخر جزء منها فالإخطار في هذه الحالة يكون عند تسليم آخر جزء منها¹.

ثانياً - حالة الهلاك أو التلف غير الظاهر

حالة الهلاك أو التلف غير الظاهر هي الحالة التي لا يمكن فيها للمرسل إليه أو ممثله من التحقق من حالة البضائع والتأكد من سلامتها وتطابقها للمواصفات المدونة في سند الشحن بسهولة وإنما يتطلب لذلك متسع من الوقت، إذ نصت الفقرة الثانية من المادة 790 ق ب ج، والفقرة السادسة من المادة الثالثة من معاهدة بروكسل لسنة 1924 على مد ميعاد الإخطار إلى ثلاثة أيام كاملة على أن تسري من تاريخ التسليم².

لذلك استقر الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية على أنه يتعين على المرسل إليه أو من يمثله أن يقدم التحفظات للناقل أو ممثله القانوني بالخسائر الغير ظاهرة واللاحقة بالبضائع في مهلة ثلاثة أيام من تاريخ تسليمها إلا أن عدم تقديم هذه التحفظات في مهلة ثلاثة أيام لا يؤدي إلى رفض الدعوى إذ أنه يمكن للمرسل إليه أن يثبت الخسائر بجميع الوسائل وفقاً لأحكام المادة 790 فقرة 01 ق ب ج³.

الفرع الثالث: الآثار المترتبة عن الإخطار

إن حدوث الإخطار يدل على أن هناك قرينة بعدم تسليم البضائع وفقاً للمواصفات المذكورة في سند الشحن وهذه القرينة في غير صالح الناقل⁴، وهنا نفترض مسؤوليته فعليه دحضها بإثبات سبب من الأسباب التالية:

¹ محمد ياسين بوزوبنة، المرجع السابق، ص 222.

² خليل بوعلام، المرجع السابق، ص 69.

³ ليندة أكلي، المرجع السابق، ص ص 62-63.

⁴ سوزان على حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، د ط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2004، ص

أن يُدون الإخطار على وجه حق، بحيث يثبت أن البضائع قد تم تسليمها بالشكل الموصوف أو المثبت في وثيقة الشحن.

أن الضرر سابقاً للشحن أو لاحق للتفريغ. أن الضرر يرجع إلى عيب خفي أو حالة من حالات الإعفاء القانونية أو الاتفاقية.

فإذا لم يثبت شيئاً من هذا، يبقى الناقل البحري مسؤولاً، وما على المرسل إليه سوى إثبات الضرر¹.

أما في حال عدم القيام بالإخطار، يعتبر ذلك قرينة على أن البضائع قد تم تسليمها وفقاً للمواصفات المدونة في سند الشحن، وهذه القرينة ليست في صالح المدعي وهي قرينة بسيطة يجوز إثبات عكسها بكافة طرق الإثبات إلا أن وجود هذه القرينة لا يمنح للناقل الحق في الدفع بعدم قبول الدعوى فالمادة 239 فقرة 01 من ق ت ب والمادة 19 من قواعد هامبورج²، لم تقرر للناقل هذا الحق بل اعتبرت فقط أن عدم الإخطار ينشئ قرينة في غير صالح المدعي، الأمر الذي نفهم منه أن الدعوى ضد الناقل البحري في حالة عدم الإخطار لا تسقط إلا بالتقادم³.

المطلب الثاني: الإخطار بالضرر اللاحق بالمسافر

عند تضرر المسافر من عملية النقل البحري يكون له الحق في رفع دعوى التعويض ضد الناقل البحري الذي أخل بالتزامه، وللاستفادة من دعوى التعويض وجب على المسافر المتضرر احترام واتباع الإجراءات القانونية، كإخطار الناقل

¹ كميلة أعراب، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، ماجستير، قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016، ص 177.

² اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع الموقعة في هامبورج في 31 مارس 1978 المسماة بقواعد هامبورج، المادة 19 نصت على أنه: "مالم يقر المرسل إليه بإخطار الناقل كتابة بالهلاك أو التلف مع تحديد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف وذلك في تاريخ لا يتجاوز يوم العمل الذي يلي مباشرة تسليم بضائع إلى المرسل إليه، اعتبر هذا التسليم قرينة ظاهرة على أن الناقل سلم البضائع كما هي موصوفة في وثيقة النقل، فإذا لم تكن هذه الوثيقة أصدرت اعتبر قرينة ظاهرة على أنها سلمت بحالة سليمة".

³ سوزان على حسن، المرجع السابق، ص 227.

البحري بالضرر الواقع حتى يتسنى لهذا الأخير العلم به والتأكد من صحته على اعتبار أن الإخطار إحدى الطرق القانونية الودية التي تغني عن اللجوء إلى المحاكم للحصول على التعويض، لهذا هو إجراء سابق عن رفع دعوى التعويض.

و نتناوله في فرعين الإخطار فيما يخص الإصابة الجسمانية (الفرع الأول) والإخطار في ما يخص الأضرار اللاحقة بالأمتعة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الإخطار فيما يخص الإصابة الجسمانية

في حال تضرر الراكب في بدنه أو جسمه وجب عليه إثبات الضرر الواقع خلال تنفيذ عقد النقل البحري، وذلك بإخطار الناقل البحري لتعويضه عن الضرر اللاحق به خلال أجل خمسة عشر يوماً تبدأ من تاريخ نزول المسافر من السفينة¹ فإذا لم يتم الإخطار في الميعاد المحدد قامت قرينة على أنه غادر السفينة سالمًا ودون إصابات²، وهو الأمر الذي فرضه المشرع الجزائري على المسافر المتضرر في نص المادة 851 ق ب ج "يجب على المسافر أن يوجه تبليغًا كتابيًا للناقل أو من يمثله".

لم يحدد المشرع الجزائري شكلاً معيناً للإخطار وإنما اقتصر فقط على وجوب أن يكون الإخطار مكتوباً وأن يصل إلى علم الناقل البحري، ويتحقق ذلك إذا حصل الإخطار بإنذار على يد محضر بكتاب مسجل بعلم الوصول، ولكي يرتب الإخطار أثره القانوني لا بد من تضمنه صراحة على وجود إصابة بدنية لحقت بالمسافر أثناء تنفيذ عقد النقل البحري³.

وتجدر الإشارة إلى أن اتفاقية أثينا 1974 في نسختها الأصلية وبروتوكولاتها المعدلة وخلافًا لاتفاقية بروكسل 1961 لم تنتشر ضمن أحكامها على وجوب

¹ عيشور عبد السلام، المرجع السابق، ص 216.

² عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 118.

³ محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 532.

الإخطار الملقى على عاتق المسافرين المتضرر في حالة الإصابة الجسمية، وإنما اكتفت بفرض الإخطار على الأمتعة فقط¹.

أما الإخطار الكتابي غير ملزم على ورثة المسافرين المتضرر أو من يعولهم في حالة وفاة المسافرين أثناء تنفيذ عقد النقل البحري.

إلا أن هناك بعض الحالات التي يصاب فيها المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل البحري ثم يغادر السفينة دون الإخطار بالإصابة البدنية التي تعرض لها والمترتبة على الحادث، ثم حصلت الوفاة إما قبل انقضاء خمسة عشر يوم من تاريخ مغادرة المسافر للسفينة أو بعد انقضاء هذه المدة².

من الملاحظ أن القانون البحري الجزائري وعلى غرار باقي الاتفاقيات الدولية لم يتناول هذه النقطة، إذ اقتصر تعرضهم لحالة وفاة المسافرين بعد مغادرة السفينة بسبب حادث تعرض له أثناء تنفيذ عقد النقل البحري للمسافرين في معرض تحديده لبدء سريان تقادم دعوى المسؤولية في المادة 854 ق ب ج في فقرتها "ج" و هذا يدعو للقول بأن المشرع لم يرد الخروج عن القواعد العامة، وعليه إعفاء ورثة أو ذوي حقوق المسافرين المتوفي في هكذا حال من التبليغ الكتابي³.

الفرع الثاني: الإخطار فيما يخص الأضرار اللاحقة بالأمتعة

تطرق المشرع الجزائري لمسألة الإخطار فيما يخص الأمتعة من خلال الفقرتين الثانية والثالثة من المادة 4851، ق ب ج والتي فرض فيها الإخطار الكتابي للناقل البحري على المسافرين الذي أصابه الضرر في أمتعته أثناء تنفيذ عقد النقل البحري

¹ نور الدين بلغازي، الحماية القانونية للمسافر عن طريق البحر، المرجع السابق، ص 290.

² محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 531.

³ أوسهلة محمد رضا، عقد النقل البحري في القانون الجزائري، دكتوراه، قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة جيلالي ليابس، سيدي بلعباس، 2022، ص 183.

⁴ الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن "القانون البحري" المعدل و المتمم بالقانون 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998، ج ر 47، ص 175.

وفي إغفال المسافر عن عدم الإخطار قيام قرينة استلام المسافر لأمتعته في حالة جيدة إلى غاية إثبات عكس ذلك¹.

ونجد المشرع من خلال المادة المذكورة أعلاه قد ميز بين الأضرار الظاهرة على الأمتعة والأضرار الغير الظاهرة، كذلك اختلاف مدة الإخطار في حالة الضرر الظاهر والغير ظاهر.

أ- في حالة الأضرار الظاهرة بأمتعة الحجرة فإنه يجب على المسافر إخطار الناقل البحري كتابياً بهذه الأضرار وذلك عند إنزالها أو بعد الرحلة كون أمتعة الحجرة تكون في حوزة المسافر فيكون على اطلاع مباشر بهذه الأضرار، لذلك فهي لا تحتاج لمدة كبيرة ليقوم المسافر بالإخطار عنها.

أما بالنسبة لباقي الأمتعة سواءً كانت أمتعة عنبر أو غيرها والتي تكون عادة تحت حراسة الناقل البحري، مما يلزم المسافر بتحرير تبليغ كتابي للناقل أو من يمثله خلال الرحلة البحرية عند تسليمه هذه الأمتعة بميناء الوصول².

ب- أما بخصوص الحالة الثانية والمتمثلة في الضرر الخفي أو تلف الأمتعة فيجب على المسافر إخطار الناقل البحري في مدة أقصاها خمسة عشر يوماً من تاريخ الإنزال أو التسليم في حال تضرر الأمتعة، أما في حالة تلف الأمتعة فيكون الإخطار من اليوم الذي كان يجب فيه التسليم.

وإذا لم يتقيد المسافر بهذه الأحكام أي لم يقدم الإخطارات اللازمة للناقل البحري أو قدمها في وقت متأخر، فإنه يفترض قد استلم أمتعته من غير أضرار أي في حالة جيدة إلا إذا أثبت ذلك.

إضافة على ذلك فإن الإخطار الكتابي يصبح بدون جدوى إذا تم التحقق

¹ عبد السلام عيشور، المرجع السابق، ص 217.

² أوسهلة محمد رضا، المرجع السابق، ص 183.

حضورياً من حالة الأمتعة عند استلامها¹، وهو ما أكدته المادة 852 ق ب ج في فقرتها الثانية "ولا تكون التبليغات الكتابية إلزامية إذا كانت حالة الأمتعة مثبتة حضورياً عند استلامها".

وعليه، نستنتج أنه في حال وقوع نزاعات ناشئة عن عقد النقل البحري، سواءً كانت تتعلق بالبضائع أو المسافرين ينبغي على الأطراف توثيق الضرر وإخطار الناقل البحري قبل البدء في الإجراءات القضائية.

¹ نور الدين بلغازي، الحماية القانونية للمسافر عن طريق البحر، المرجع السابق، ص 293.

المبحث الثاني: أحكام الدعوى في عقد النقل البحري

يتضمن القانون البحري الجزائري أحكامًا تتيح للمدعي رفع دعواه أمام أكثر من محكمة حسب اختياره، كما يتعين عليه اتباع إجراءات معينة، في إطار بحثنا سنتناول في هذا المبحث الجهة المختصة بالفصل في منازعات النقل البحري (المطلب الأول)، وقواعد رفع الدعوى في (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الجهة المختصة بالفصل في منازعات النقل البحري.

يقصد بالاختصاص القضائي سلطة المحاكم في الفصل والنظر في المنازعات المتعلقة بعقد النقل البحري حيث تقوم المحاكم أصلاً بالأعمال القضائية بالمعنى الدقيق، وهو منح الحماية القانونية لصاحب الحق عن طريق الفصل في المنازعات وحسم هذه المنازعة، وبعد رفع الدعوى تثار مسألة تحديد المحكمة المختصة بالنظر في النزاع إقليمياً ونوعياً¹، وعليه سنتطرق في هذا المطلب لدراسة الاختصاص الإقليمي (المطلب الأول)، ثم الاختصاص النوعي (المطلب الثاني).

الفرع الأول: الاختصاص الإقليمي في منازعات النقل البحري

في هذا الفرع، سنقوم بتحديد نطاق الاختصاص الإقليمي في منازعات نقل البضائع بحرًا (أولاً)، ثم نتطرق إلى الاختصاص الإقليمي في منازعات نقل المسافرين بحرًا (ثانياً).

أولاً - الاختصاص الإقليمي في منازعات نقل البضائع بحرًا

يتضمن القانون البحري أحكامًا تسمح للمدعي برفع دعواه أمام أكثر من محكمة وذلك تيسيرًا له في التقاضي²، باستقراء نص المادة 745 ق ب ج يتبين أن هناك اختلاف بين مضمون المادة في اللغة العربية ومضمونها في اللغة الفرنسية فنص المادة باللغة العربية لم يتضمن الفقرة الثانية من المادة باللغة الفرنسية والتي بموجبها

¹ عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 135.

² ليندة أكلي، المرجع السابق، ص 77.

يمكن لأطراف النزاع رفع الدعوى أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ شريطة أن يكون ذلك الميناء داخل التراب الوطني¹.

إذ يتحدد الاختصاص الإقليمي للمحاكم المختصة بالنظر في الدعاوى الناتجة عن عقد نقل البضائع بحرًا طبقًا للمادة 745 من ق ب ج بنصها على أنه: "ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليمياً حسب قواعد القانون العام.

كما يمكن أن ترفع أمام المحكمة التي يوجد فيها ميناء الشحن أو محكمة ميناء التفريغ إذا كان في التراب الوطني".

باستقراء أحكام المادة 745 سالفه الذكر يتضح لنا أنها تشير إلى إحالة للقواعد العامة، ق إ م إ الذي ينص على الاختصاص الإقليمي بموجب المادة 37 منه بنصها: "يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه، وإن لم يكن هناك له موطن معروف، فيعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له، وفي حالة اختيار موطن يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار²، مالم ينص القانون على خلاف ذلك". وعليه، ففي حالة تعدد المدعى عليهم يتعين على المدعي أن يرفع دعواه أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها موطن أحدهم³.

طبقاً للمادة 745 سالفه الذكر فيجوز لرافع الدعوى أن يرفع دعواه أمام الجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ بشرط أن

¹ جاء نص الفقرة الثانية من المادة 745 من ق ب ج الواردة باللغة الفرنسية كالتالي:

"Elles peuvent en outre être portées devant le juridiction du port de chargement ou devant le juridiction du port de déchargement . Si celui-ci est situé sur le territoire national".

مشار إليه في بورطال أمينة، المرجع السابق، ص 666.

² تنص المادة 39 فقرة 02 من ق م ج على أنه: "الموطن المختار لتنفيذ تصرف قانوني يعد موطننا بالنسبة إلى كل ما يتعلق بهذا التصرف...".

³ المادة 38 من القانون رقم 08-09، المؤرخ في 25 فبراير 2008، "المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية"، المعدل والمتمم بالقانون 22-13 في 12 يوليو 2022 ج ر 48 ص 12.

يكون داخل التراب الوطني، وتطبيقاً لذلك أصدرت المحكمة العليا في هذا الشأن قراراً حيث أعطت المادة 745 ق ب ج لرافع الدعوى المتعلقة بعقد النقل البحري اختياراً أي أن يرفع الدعوى أمام المحكمة المختصة إقليمياً حسب قواعد القانون العام أي في مقر إقامة المدعى عليه وطبقاً للمادة 745 الفقرة 02 أن يرفع الدعوى أمام محكمة ميناء التفريغ أو الشحن¹.

عدم الاختصاص الإقليمي ليس من النظام العام ويجب التمسك به من قبل الأطراف قبل أي دفع في الموضوع أو دفع بعدم القبول، كما يجوز للخصوم الحضور باختيارهم أمام القاضي، غير أنه يُعد لاغياً وعديم الأثر كل شرط يمنح الاختصاص الإقليمي لجهة قضائية غير مختصة².

ثانياً - الاختصاص الإقليمي في منازعات النقل البحري للمسافرين

نصت المادة 855 ق ب ج على أنه: "ترفع الدعاوى المتولدة من عقد نقل المسافرين و أمتعتهم أمام الجهات القضائية المختصة وفقاً لقواعد القانون العام..." و باستقراء نص المادة يتبين أن قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري يطبق كلما تعلق الأمر بنقل المسافرين وأمتعتهم³، لاسيما المادة 37 من القانون نفسه التي نصت على أنه: "يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه، وإن لم يكن له موطن معروف، فيعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له، وفي حالة اختيار موطن يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك".

¹ القرار رقم 78465، بتاريخ 1991/11/24، الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية، قسم الوثائق للمحكمة العليا، ع خاص 1999، ص 65.

² ليندة أكلي، المرجع السابق، ص 79.

³ نور الدين بلغازي، الحماية القانونية للمسافر عن طريق البحر، المرجع السابق، ص 270.

غير أن الخلاف هنا يتعلق بالمسائل التجارية، ويمارس الناقل نشاطه من خلال شركة، فيحدد الموطن وفقاً لنص الفقرة الرابعة من المادة 39 ق إ م إ التي قضت بأن "في المواد التجارية، غير الإفلاس والتسوية القضائية، أمام الجهة القضائية التي وقع في دائرة اختصاصها الوعد، وفي الدعاوى المرفوعة ضد شركة أمام الجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها أحد فروعها".

وعليه، يمكن للمسافر المتضرر من عملية النقل البحري أن يرفع دعواه أمام المحكمة التي يقع في دائرتها فرع من فروع شركة النقل البحري، على أن تكون الشركة التابعة هي التي أبرمت عملية عقد النقل مع المسافرين، وإذا تم العقد حيث يقع المركز الرئيسي للشركة يكون الاختصاص لمحكمة تواجد الشركة الأم¹.

الفرع الثاني: الاختصاص النوعي في منازعات النقل البحري

الاختصاص النوعي في منازعات النقل البحري يشمل كل من منازعات النقل البحري للبضائع والمنازعات المتعلقة بنقل المسافرين ويرجع ذلك؛ لتشابه الإطار القانوني والإجراءات القضائية المطبقة في كل منهما.

وعليه، فالاختصاص النوعي يتعلق بالنظام العام حيث يمكن للمحكمة أن تثيره من تلقاء نفسها في أي مرحلة من مراحل الدعوى².

فإذا كان تحديد الجهة القضائية المختصة نوعياً، يتم من خلال طبيعة عقد النقل البحري من جهة وبأطرافه من جهة أخرى، فعقد النقل البحري يعد عملاً تجارياً بحسب الموضوع استناداً إلى المادة 02 الفقرة 20 ق ت ج بنصها على أنه: "يعد عملاً تجارياً بحسب موضوعه... كل الرحلات البحرية"، كما أنه يعد عملاً تجارياً بحسب الشكل في المادة 03 الفقرة 05 من نفس القانون والتي تنص على أنه: "يعد

¹ عيشور عبد السلام، المرجع السابق، ص 222.

² خليل بوعلام، المرجع السابق، ص 70.

عملا تجاريا بحسب شكله... كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية". وبالتالي فإن عقد النقل البحري له تكييف مزدوج إذ يعتبر عملاً تجارياً بغض النظر عن أطرافه¹.

ولتحديد الاختصاص النوعي للمحكمة المختصة بالفصل في المنازعات البحرية، باعتبار عقد النقل البحري عملاً تجارياً، كان لابد من الرجوع إلى القواعد العامة ق إ م إ ج رقم 08 - 09 م م بالقانون 22-13 وبصدور هذا التعديل أصبحت المحكمة التجارية المتخصصة هي المحكمة المختصة بالمنازعات البحرية والتي تدرج ضمنها منازعات النقل البحري للبضائع والمسافرين تطبيقاً لنص المادة 536 مكرر بنصها في الفقرة الخامسة على أنه: "تختص المحكمة التجارية المتخصصة بالنظر في المنازعات المذكورة أدناه:

... المنازعات البحرية والنقل الجوي ومنازعات التأمينات المتعلقة بالنشاط التجاري...".

المطلب الثاني: قواعد رفع الدعوى

إن الحق في رفع الدعوى الناشئة عن عقد النقل البحري مثله مثل الحق في رفع الدعوى في القواعد العامة، فيشترط لرفعها اتباع إجراءات معينة، إضافة إلى احترام الآجال المحددة لرفعها؛ على أساس أن الحق في رفع الدعوى يسقط بالتقادم لعدم استعماله في المدة المحددة قانوناً، ولقد حدد المشرع الجزائري مدة التقادم الخاصة بالدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع²، وكذا الدعاوى الخاصة بنقل المسافرين وهذا ما نعكف إليه أدناه في إجراءات رفع الدعوى (الفرع الأول) والتقيد بآجال رفع الدعوى (الفرع الثاني).

¹ شهرزاد بن الصغير، المرجع السابق، ص 258.

² فاروق زايدي، المنازعات المتعلقة بعقد النقل البحري للبضائع وطرق تسويتها، ماستر، قانون العام للأعمال كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2016، ص 41.

الفرع الأول: إجراءات رفع الدعوى

تبدأ إجراءات رفع الدعوى بمحاولة الصلح باعتباره إجراء وجوبي لتسوية النزاع ودياً وفي حال عدم التوصل إلى اتفاق بين الأطراف، فيجب على المدعي استيفاء شروط رفع الدعوى والمنصوص عليها في الأحكام العامة ق إ م إ ج وهذا ما سيتم تبيانهُ أدناه إجراء الصلح (أولاً)، شروط رفع الدعوى (ثانياً)، ثم قيد الدعوى (ثالثاً) التكاليف بالحضور (رابعاً).

أولاً- الصلح

نصت المادة 459 ق م على الصلح بأنه: "عقد ينهي به الطرفان نزاعاً قائماً أو يتوقيان به نزاعاً محتملاً، وذلك بأن يتنازل كل منهما على وجه التبادل عن حقه".

كما نصت المادة 536 مكرر 4 من القانون 13/22 م م للقانون 09/08 المتضمن ق إ م إ ج على أنه: "يسبق قيد الدعوى إجراءات الصلح يتم بطلب من أحد الخصوم ويقدم إلى رئيس المحكمة التجارية المختصة الذي يعين خلال مدة خمسة (5) أيام، بموجب أمر على عريضة، أحد القضاة للقيام بإجراء الصلح في أجل لا يتجاوز ثلاثة (3) أشهر، ويبلغ طالب الصلح باقي أطراف النزاع بتاريخ جلسة الصلح".

يمكن للقاضي المعين لهذا الاستعانة بأي شخص يراه مناسباً لمساعدته لإجراء

الصلح الذي ينتهي إلى تحرير محضر موقع من طرف القاضي وأطراف النزاع وأمين الضبط ويخضع للقواعد المنصوص عليها في هذا القانون،

في حالة فشل محاولة الصلح ترفع الدعوى أمام المحكمة التجارية المتخصصة بعريضة افتتاح الدعوى طبقاً للقواعد المنصوص عليها في هذا القانون مرفقة، تحت طائلة عدم قبول الدعوى شكلاً، بمحضر عدم الصلح".

يودع محضر الصلح لدى أمانة الضبط حتى يكتسب تاريخاً ورقماً وختماً تجعله يرقى إلى درجة السند التنفيذي الذي لا يجوز الطعن فيه إلا بالتزوير أو بدعوى الإبطال لعيب من عيوب الإرادة¹.

ثانياً - شروط رفع الدعوى

يشترط في الدعوى القضائية توافر شرطين أساسيين منصوص عليهما بموجب المادة 13 ق إ م إ ج²، وهما كل من الصفة والمصلحة:

أ - الصفة

يقصد بالصفة الحق بالمطالبة أمام القضاء، وتقوم الصفة على المصلحة المباشرة والشخصية في التقاضي، كما قد يحدث أن يتدخل طرفاً أثناء سير الخصومة لم يرد ذكره في عريضة افتتاح الدعوى، سواءً بإرادته لأجل تحقق مصلحة لفائدة المتدخل أو بطلب من أحد وكلاء طرفي الخصومة³، وتنقسم الصفة إلى أنواع:

1- الصفة لدى المدعي:

يجب التمييز بين الصفة في الدعوى والصفة في التقاضي، فقد يستحيل على صاحب الصفة في الدعوى مباشرتها شخصياً بسبب عذر مشروع وفي هذه الحالة يخول له القانون شخص آخر ليقوم بتمثيله من الناحية الإجرائية كأن يحضر

¹ زهية زيري، الطرق البديلة لحل النزاعات طبقاً لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، ماجستير، قانون المنازعات الإدارية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2015، ص 36.

² تنص المادة 13 من ق إ م إ ج على ما يلي: "لا يجوز لأي شخص، التقاضي مالم تكن له صفة، وله مصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون.

يثير القاضي تلقائياً انعدام الصفة في المدعي أو في المدعى عليه..."

³ عبد الرحمان بربارة، قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجزء الأول، الطبعة الخامسة، بيت الأفكار، 2022، ص 30.

المحامي نيابة عنه فيقع على القاضي التأكد من صحة هذا التمثيل، ثم يبحث لاحقا عن مدى توافر الصفة لدى صاحب الحق¹.

2- الصفة لدى المدعى عليه:

إذا كان يستلزم توافر شرط الصفة في المدعى وإلا رفضت دعواه فلا بد من توافره أيضاً لدى المدعى عليه، إذ يشترط أن ترفع ضد من يكون معنياً بالخصومة².

ب- المصلحة:

يقصد بالمصلحة، المنفعة التي يحققها صاحب المطالبة القضائية وقت اللجوء إلى القضاء، هذه المنفعة تشكل الدافع وراء رفع الدعوى والهدف من تحريكها، فلا دعوى من دون مصلحة تنزيهاً للقضاء عن الانشغال بدعاوى لا فائدة عملية منها³. ويشترط في المصلحة أن :

1- أن تكون قائمة أو محتملة:

يقصد بالمصلحة القائمة أن يأخذ القاضي بالمصلحة الموجودة وقت رفع الدعوى، أما إذا انتفت هذه المصلحة يوم رفع الدعوى فإن هذه الأخيرة تكون غير مقبولة⁴، أما المصلحة المحتملة على خلاف المصلحة القائمة، فقد تتولد مستقبلاً وربما لن تتولد أبداً، ويكون الهدف من ورائها منع وقوع ضرر محتمل كحالة الخشية من تصرف الشخص المدعى عليه في قضية حجر⁵.

¹ محمد الأمين مودع، شروط قبول الدعوى على ضوء تعديل قانون الإجراءات المدنية الجزائرية، مجلة صوت القانون، جامعة علي لونيبي البلدية 2، الجزائر، ع 2، ص 142.

² عبد الرحمان بربارة، المرجع السابق، ص 34.

³ المرجع نفسه، ص 34.

⁴ عبد العزيز مقفولجي، شروط قبول الدعوى، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة البلدية 2 لونيبي علي، الجزائر، ع 6، ص 118.

⁵ عبد الرحمان بربارة، المرجع السابق، ص 34.

2- أن تكون شخصية ومباشرة:

أي أن يتوفر في المصلحة الطابع الشخصي والمباشر إذ لا يمكن التقاضي عندما تكون مصلحة الغير هي التي تضررت، ومنه فإن المصلحة شرط أساسي لقبول الدعوى¹.

ثالثاً- قيد الدعوى

أ- تعريف العريضة الافتتاحية:

يقصد بالعريضة الافتتاحية الورقة التي يحررها المدعي بنفسه أو عن طريق وكيله قصد عرض وقائع قضيته وتحديد طلباته للمحكمة².

وقد نصت المادة 14 ق إ م إ على أنه: "ترفع الدعوى أمام المحكمة بعريضة مكتوبة، موقعة ومؤرخة، تودع بأمانة الضبط من قبل المدعي أو وكيله أو محاميه بعدد من النسخ يساوي عدد الأطراف".

كما قد أشارت المادة 15 ق إ م إ ج على البيانات التي يجب أن تتضمنها العريضة الافتتاحية فنصت على أنه: "يجب أن تتضمن عريضة افتتاح الدعوى، تحت طائلة عدم قبولها شكلاً، البيانات الآتية:

1-الجهة القضائية التي ترفع أمامها الدعوى،

2-اسم ولقب المدعي وموطنه،

3-اسم ولقب وموطن المدعى عليه، فإن لم يكن له موطن معلوم، فأخر موطن له

4-الإشارة إلى تسمية وطبيعة الشخص المعنوي، ومقره الاجتماعي وصفة ممثله القانوني أو الاتفاقي،

5-عرض موجزا للوقائع والطلبات والوسائل التي تؤسس عليها الدعوى،

¹ محمد الأمين مودع، المرجع السابق، ص143.

² أنيسة يحيوي، إجراءات رفع الدعوى، محاضرة ألقيت في إطار التكوين المحلي المستمر لموظفي أمانة الضبط للسنة القضائية، محكمة المنصورة، مجلس قضاء برج بوعريبيج، وزارة العدل، 2006، ص06.

6- الإشارة عند الاقتضاء، إلى المستندات والوثائق المؤيدة للدعوى".

ب- تقييد عريضة افتتاح الدعوى

باستقراء نص المادة 16 ق إ م إ ج نصت على أنه: "تقييد العريضة حالاً في سجل خاص تبعاً لترتيب ورودها، مع بيان أسماء وألقاب الخصوم ورقم القضية وتاريخ أول جلسة على نسخ العريضة الإفتتاحية، ويسلمها للمدعي بغرض تبليغها رسمياً للخصوم.

يجب احترام أجل (20) يوماً على الأقل بين تاريخ تسليم التكاليف، والتاريخ المحدد لأول جلسة، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك.

يمدد هذا الأجل أمام جميع الجهات القضائية إلى ثلاثة (3) أشهر، إذا كان الشخص المكلف بالحضور مقيماً بالخارج.

ولابد من دفع الرسوم المحددة قانوناً لتقييد العريضة الإفتتاحية في سجل خاص وفقاً لما تضمنته المادة 17 ق إ م إ ج بنصها التالي: "لا تقييد العريضة إلا بعد دفع الرسوم المحددة قانوناً، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك".

رابعاً - التكاليف بالحضور

التكاليف بالحضور إجراء قانوني يتم من خلاله إبلاغ المدعي عليه بضرورة المثول أمام المحكمة للرد على الدعوى المرفوعة ضده، ويتم إعداد التكاليف بالحضور وفقاً لشكليات محددة تتيح للشخص المستدعي معرفة مضمون الدعوى مما يمكنه من تحضير دفاعه بشكل مناسب، هذه الشكلية أقرها القانون، حيث يستدعي من خلالها المدعي عليه للحضور إلى الجلسة وذلك بطلب من المدعي أو من يمثله ويتم ذلك عن طريق محضر قضائي¹.

¹ سومية حمادن، تأثير مبدأ الوجاهية على انعقاد الخصومة المدنية، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، المركز الجامعي عبد الله مرسلتي تيبازة، الجزائر، 2021، ع 2، ص 235.

تنص المادة 18 ق إ م إ ج على أنه: "يجب أن يتضمن التكليف بالحضور البيانات الآتية:

- 1- اسم ولقب المحضر القضائي وعنوانه المهني وختمه وتوقيعه وتاريخ التبليغ الرسمي وساعته،
- 2- اسم ولقب المدعي وموطنه،
- 3- اسم ولقب الشخص المكلف بالحضور وموطنه،
- 4- تسمية وطبيعة الشخص المعنوي ومقره الاجتماعي، وصفة ممثله القانوني أو الاتفاقي،
- 5- تاريخ أول جلسة وساعة انعقادها".

الفرع الثاني: التقيد بآجال رفع الدعوى

يُعد موضوع تقادم دعاوى عقد النقل البحري من أهم مواضيع القانون البحري نظرًا لخصوصيته واختلافه عن الأحكام العامة¹، وعليه سنتطرق في هذا الفرع إلى البحث عن أساس ونطاق التقادم في دعاوى النقل البحري (أولاً)، ثم بدء سريان التقادم (ثانياً).

أولاً- أساس ونطاق التقادم في دعاوى النقل البحري

سنتطرق إلى أساس تقادم دعاوى النقل البحري للبضائع ثم نتعرض إلى أساس التقادم في الدعاوى المتعلقة بنقل المسافرين بحرًا:

أ- أساس ونطاق التقادم في دعاوى النقل البحري للبضائع

كرس المشرع الجزائري أحكام تقادم الدعوى الناتجة عن عقد النقل البحري في المواد 742 ، 743 ، 744 من ق ب ج. فنصت المادة 742 على أنه: "مع التحفظات لأحكام المادتين 743 و 744 المذكورتين أدناه، تتقادم الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري بمرور سنتين من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم البضاعة".

¹ حياة حوياد، التقادم في دعاوى عقد النقل البحري، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، الجزائر، ع1، 2015، ص 141.

كما نصت المادة 743 على أنه: "تتقدم كل دعوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد.

بيد أنه يمكن تمديد هذه المدة إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي يترتب عليه رفع الدعوى".

وأيضاً نصت المادة 744 على أنه: "يمكن رفع دعاوى الرجوع حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة على ألا تتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به ويكون استلم هو نفسه تبليغ الدعوى".

من خلال استقراء أحكام المواد السابق ذكرها نلاحظ بأن المشرع الجزائري ميز بين آجال تقادم مختلف الدعوى الناتجة عن النقل البحري وحدد لكل منها مدة تقادم خاصة بها سنوضحها فيما يلي:

1- الدعوى المرفوعة ضد الناقل بسبب الفقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع

بالرجوع للمادة 743 المذكورة أعلاه يتضح أن المشرع الجزائري أخضع دعوى المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة لتقادم قصير مدته سنة واحدة، وهذا ما يجسد رغبته في تصفية عملية النقل في أسرع وقت ممكن من جهة حماية للناقل حتى لا تتراكم عليه قضايا التعويض فيعجز عن الوفاء بها، ومن جهة أخرى حماية للطرف الضعيف في العقد حتى لا يرهقه الناقل باشتراط مدة تقادم لا تتيح له الوقت الكافي لتحضير دعواه¹.

2- دعاوى الرجوع

باستقراء نص المادة 744 سالفه الذكر فيمكن رفع دعاوى الرجوع حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة 743 ق ب ج أي مهلة السنة أو السنتين، فيتضح

¹ ليندة أكلي، المرجع السابق، ص 87.

لنا من خلال نص هذه المادة، أن مدة 03 أشهر هي مدة مستقلة عن مدة السنة المحددة لرفع الدعوى الأصلية¹.

3- الدعوى الأخرى الناتجة عن عقد النقل البحري للبضائع

لقد حددت المادة 742 ق ب ج مدة التقادم بالنسبة لجميع الدعوى الناتجة عن عقد النقل البحري للبضائع باستثناء الدعوى التي يحكم تقادمها نصوص المواد 743، 744 ق ب ج وجعلت مدة التقادم فيها سنتين².

وعليه، فالمادة 742 سالفه الذكر وضعت كقاعدة عامة لتقادم الدعوى الناتجة عن النقل البحري للبضائع باستثناء الدعوى المرفوعة ضد الناقل بسبب فقدان البضاعة أو تضررها وكذا دعوى الرجوع فكل دعوى يمكن أن تنشأ عن عقد نقل بحري للبضائع تحدد مدة تقادمها بسنتين³.

ومن أمثلة الدعوى التي تندرج ضمن نطاق المادة 742 ق ب ج، دعوى الناقل ضد الشاحن عن الأضرار والخسائر التي تلحق بالسفينة وبضائع الغير جراء خطئه أو خطأ مندوبيه باعتباره مسؤولاً عن ذلك، أو الدعوى التي يرفعها الناقل ضد الشاحن عن مساهمته في المسؤولية، أو دعوى الناقل ضد المرسل إليه للمطالبة بأجرة النقل، أو مطالبته بتعويض عن الخسائر التي تلحق به من جراء التأخر غير المبرر لاستلام المرسل إليه البضائع منه⁴، طبقاً للمادة 794 من ق ب ج⁵.

¹ فاروق زايدي، المرجع السابق، ص 42.

² ليندة أكلي، المرجع السابق، ص 89.

³ المرجع نفسه، ص 89.

⁴ تنص المادة 794 من ق ب ج على ما يلي: " يحق للناقل التعويض المطابق للخسائر التي تلحق به من جراء التأخير غير المبرر في استلام البضائع من قبل المرسل إليه".

⁵ يوسف بشوش، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، دكتوراه، قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021، ص ص 228-229.

ب- أساس التقادم في دعوى التعويض الخاصة بالمسافرين

بمجرد أن يتحمل الناقل البحري مسؤولية الأضرار التي لحقت بالمسافر أثناء عملية النقل البحري، يصبح عرضة لدعوى تعويضية من قبل المسافر أو ورثته أو الأشخاص الذين كان يعيّلهم قبل وفاته، و يتوقف قبول هذه الدعوى على رفعها في الميعاد المحدد قانوناً، وإلا سقطت بالتقادم¹.

وبناءً على ما تقدم أعلاه، فقد وضع القانون البحري الجزائري أحكاماً خاصة بشأن تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للمسافرين وأمتعتهم، وهذا ما أكدته المواد 853، 854 ق ب ج حيث تنص المادة 853 ق ب ج على أنه: "تخضع الدعاوى المتعلقة بالتعويض عن الضرر والنتيجة عن وفاة أحد المسافرين أو الإصابات الجسمية أو فقدان الأمتعة أو ضرر لحق بها، لتقادم مدته سنتان.

و يوقف هذا التقادم أو ينقطع وفقاً لأحكام القانون العام".

ونصت المادة 854 من القانون المذكور أعلاه، على أنه: "يسري مفعول التقادم كما يلي:

- أ- في حالة الإصابات الجسمية: ابتداءً من تاريخ نزول الراكب،
- ب- في حالة الوفاة الحاصلة خلال النقل: ابتداءً من اليوم المفترض لنزول الراكب،
- ج- في حالة الإصابات الجسمية الواقعة خلال النقل والتي يتوفى على إثرها المسافر بعد نزوله من السفينة، ابتداءً من يوم الوفاة، ولا يمكن أن تزيد هذه المدة عن ثلاث سنوات اعتباراً من يوم نزوله من السفينة،
- د- في حالة فقدان الأمتعة أو إلحاق الضرر: اعتباراً من يوم التفريغ، وفي حالة فقدان الكلي للسفينة، اعتباراً من اليوم المفترض للتفريغ".

¹ نور الدين بلغازي، الحماية القانونية للمسافر عن طريق البحر، المرجع السابق، ص 293.

وعليه، فإن التقادم الذي أورده القانون البحري أحكامه قاصرة على دعوى التعويض المرفوعة على الناقل البحري عن الضرر الناشئ عن وفاة المسافر أو إصابته الجسمانية، إضافة إلى دعوى التعويض الناشئة عن الضرر اللاحق بنقل الأمتعة أي فقد أو هلاك أو تلف الأمتعة، وعليه فإن الدعاوى الأخرى الناشئة عن عقد نقل الأشخاص لا تخضع لذلك التقادم¹.

ومثال لتلك الدعاوى الأخرى نجد دعوى التعويض بسبب سوء تنفيذ عقد النقل كما في حالة إقامة المسافر في درجة أقل مما اتفق عليه في تذكرة السفر، كذلك دعوى مطالبة الناقل بالأجرة أو دعوى فسخ العقد والتعويض التي يرفعها المسافر² في حالة ما إذا أجرى الناقل تعديلاً جوهرياً في مواعيد السفر أو خط سير السفينة أو في موانئ الرسو المتوسطة المعلن عنها، فإنه يسري على مثل هذه الدعاوى التقادم العادي، أو يسري التقادم المقرر لدعوى المسؤولية التقصيرية، إذا كان الرجوع على الناقل تقصيرياً من مسافر بالمجان³.

إذا أقيمت دعوى التعويض على أحد وكلاء الناقل أو على أحد تابعيه جاز لمن أقيمت عليه الدعوى التمسك بالدفع التي يكون للناقل الاحتجاج بها وبأحكام المسؤولية وانقضاء الدعوى بمضي المدة إذا أثبت الوكيل أو التابع أن الفعل المنسوب إليه صدر في حالة تأدية وظيفته أو بسببها، وفقاً لنفس الأوضاع التي تطبق على الناقل⁴، هذا ما أكدته المادة 856 ق ب ج⁵.

¹ إيمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري، د ط، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية، 2009، ص 86.

² محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 533.

³ إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 187.

⁴ عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 114.

⁵ الامر 76-80، المرجع السابق، ص 212

ثانياً - بدء سريان التقادم في دعاوى النقل البحري

سنتحدث عن بدء سريان التقادم في كل من دعاوى النقل البحري للبضائع ودعاوى النقل البحري للمسافرين.

أ- بدء سريان التقادم في دعاوى نقل البضائع بحراً

إن التقادم في النقل البحري تقادم مسقط، تبدأ مدته من تاريخ التسليم أو التاريخ الذي كان يجب فيه التسليم¹.

1- حالة حصول تسليم للبضائع

تبدأ مدة التقادم من يوم قيام الناقل بتسليم البضائع، أو تسليم جزء منها، وإذا استغرقت عملية التسليم عدة أيام، فإن المدة تحتسب من اليوم الذي انتهى فيه وضع البضاعة بأكملها في عهدة المرسل إليه².

وعليه، فالتقادم يسري من يوم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه تسليمًا فعليًا³.

2- حالة عدم حصول تسليم البضائع

إذا لم يحدث تسليم للبضاعة فإن مدة التقادم تبدأ من آخر يوم كان ينبغي أن تسلّم فيه، وتشمل حالات عدم التسليم فقد البضاعة أو الهلاك الكلي لها، وفي كلا الحالتين فإنه يعقد باليوم الذي انتهت فيه عمليات تسليم البضائع المنقولة على السفينة، إذ أنه في ذلك التاريخ وحده يتحقق أن البضائع محل النزاع قد فقدت أو هلكت وبالتالي لا يتم تسليمها، وتسري مدة التقادم من ذلك الوقت في مواجهة المرسل إليه الذي لم يستلم بضاعته⁴.

¹ ليندة أكلي، المرجع السابق، ص 93.

² إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 158.

³ مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، د ط، الدار الجامعية، 1992، ص 290.

⁴ إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 158.

في حالة مالم يتقدم صاحب الحق في تسلم البضاعة أو حضر وامتنع عن تسلمها، يبدأ حساب التقادم من تاريخ وصول السفينة إذا كان يعلم به، فإذا لم يكن يعلم به تعين على الناقل إخطاره به، فإذا لم يحضر صاحب الحق في البضاعة يقوم الناقل بإيداع البضاعة على ذمة أصحابها في المخازن المعدة لذلك وعلى نفقتهم بموجب أمر على عريضة ويخطر صاحب الحق في البضاعة بهذا الإجراء ليصبح تاريخ الإخطار أو تاريخ بيع البضاعة هو تاريخ بدء حساب ميعاد التقادم، إذا رفض صاحب الحق في البضاعة استلامها أو رفض دفع المصاريف الناشئة عن النقل تحتسب مدة التقادم من تاريخ رفض الاستلام¹.

ب- بدء سريان التقادم في دعاوى نقل المسافرين بحرًا

القاعدة هي أن فترة التقادم لا تبدأ من وقت استحقاق الدين للسداد، ما لم يكن بإمكان الدائن المطالبة به خلال تلك الفترة، إلا أن هناك استثناءات محددة وفقًا لقوانين خاصة تحدد مواعيد أخرى لتطبيق التقادم سواءً بالتقديم أو التأخير²، وهو الأمر الذي أكدته المادة 315 ق م ج في نصها: "لا يبدأ سريان التقادم فيما لم يرد فيه نص خاص إلا من اليوم الذي يصبح فيه الدين مستحق الأداء".

بما أن المشرع البحري الجزائري قد حصر حكمه في تنظيم مدة التقادم بالنسبة لدعوى التعويض المرفوعة على الناقل، أي الضرر الناتج عن وفاة المسافر أو إصابته البدنية، ودعوى التعويض المرفوعة على الناقل عن الضرر الناتج عن تلف الأمتعة أو فقدانها، سنشرح كيفية حساب مدة التقادم في هذه الحالات.

¹ ليندة أكلي، المرجع السابق، ص 94.

² عبد السلام عيشور، المرجع السابق، ص 229.

1- التقادم في حالة الوفاة أو الإصابة الجسمانية:

وقد اتبع المشرع البحري الجزائري خطوات اتفاقية أثينا 1947 بروتوكولاتها المعدلة في نص المادة السادسة عشر منها، حيث أخضع المطالبة بالتعويض الناجم عن الضرر البدني للمسافر إلى سقوط التقادم بسنتين يبدأ سريانه اعتباراً من تاريخ مغادرة المسافر للسفينة¹.

بالإضافة إلى إخضاع دعوى التعويض المتعلقة بالضرر الناتج عن وفاة المسافر هي الأخرى بمضي سنتين²، لكن بداية هذا التقادم تختلف بين حالتين وقد ميز بينهما المشرع الجزائري في نص المادة 854 ق ب ج كما يلي:

1- في حالة حدوث الوفاة خلال تنفيذ عقد النقل البحري، تكون بداية سريان مدة التقادم ابتداءً من اليوم المفترض لنزول الراكب من السفينة.

2- في حالة حدوث الوفاة بعد مغادرة المسافر للسفينة، ولكن سبب الوفاة يرجع إلى حادث وقع له أثناء تنفيذ عقد النقل فإن مدة تقادم دعوى التعويض التي يرفعها الورثة تبدأ من تاريخ الوفاة، بشرط ألا تتقضي مدة ثلاث سنوات من تاريخ مغادرة السفينة³.

فمثلاً: إذا حدثت الوفاة لأحد المسافرين بعد سنة ونصف من تاريخ مغادرة السفينة

فيكون للورثة مدة سنة ونصف أخرى لرفع دعوى التعويض وليس سنتان⁴.

¹ اتفاقية اثينا 1947، المرجع السابق، المادة السادسة.

² عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 119.

³ إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 190.

⁴ نور الدين بلغازي، الحماية القانونية للمسافر عن طريق البحر، المرجع السابق، ص 297.

2- التقادم في حالة هلاك أو تلف الأمتعة

وقد تدخل المشرع البحري بتنظيم مدة التقادم في الدعاوى الناشئة عن عقد نقل الأمتعة أو الأشياء، وقصرها على تحديد مدة التقادم من جهة، كما حدد مبدأ سريان هذه المدة من جهة أخرى¹، كما جاء في نص المادة 853 ق ب ج، أن الدعاوى الناشئة عن حالة فقدان الأمتعة أو إلحاق الضرر تتقادم بمضي سنتين².

على أن يتم سريان هذه المدة ابتداءً من اليوم التالي لمغادرة المسافر السفينة، أو من اليوم الذي كان يجب أن تتم فيه المغادرة³.

¹ فضيلة براهيمى، المرجع السابق، ص 22.

² الامر 76-80، المرجع السابق، ص 212.

³ إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 194.

ملخص الفصل

في ختام هذا الفصل، يتم التركيز على المفهوم القانوني للإخطار وأهميته البالغة في توضيح الحقوق والالتزامات للأطراف المعنية بالنقل، بمراجعة المنازعات المحتملة التي قد تنشأ عن كلا النوعين من النقل: نقل البضائع ونقل المسافرين. يُسلط الضوء على الاختصاص القضائي والنصوص الخاصة به في مجال عقد النقل البحري، إضافة لذلك يتناول البحث إجراءات رفع الدعوى، بدءًا بالصلح كوسيلة لتسوية النزاعات وديًا قبل اللجوء إلى القضاء. يتضمن ذلك أيضًا شروط رفع الدعوى الصفة والمصلحة، حيث يجب أن يكون المدعي صاحب مصلحة مباشرة وقانونية في النزاع. من الإجراءات الأخرى الهامة تأتي عملية قيد الدعوى والتكليف بالحضور، والتي تضمن أن يتم إبلاغ الأطراف المعنية بموعد ومكان النظر في الدعوى.

يتناول البحث أيضًا مفهوم التقادم القانوني الذي يحدد الفترة الزمنية التي يمكن خلالها للأطراف رفع الدعوى القانونية. يُعتبر التقادم آلية قانونية تهدف إلى تحقيق الاستقرار القانوني من خلال تحديد فترة زمنية محددة، بعد انقضاءها يفقد الأطراف الحق في رفع الدعوى. يتم التأكيد في هذا الفصل على الإجراءات الضرورية التي يجب على الأطراف إتباعها للحفاظ على حقوقهم القانونية قبل انقضاء مدة التقادم، مثل تقديم الإخطارات الرسمية ورفع الدعوى ضمن الأطر الزمنية المحددة.

تتجلى أهمية هذا التحليل في توضيح الإجراءات القانونية المتعلقة بمنازعات النقل البحري، سواءً في نقل البضائع أو نقل المسافرين. يساهم في فهم أعمق للحقوق والالتزامات ويساعد الأطراف المعنية في اتخاذ الإجراءات القانونية الصحيحة للحفاظ على حقوقهم وضمان العدالة في حالة وقوع النزاعات. من خلال التركيز على هذه الجوانب القانونية، يسعى البحث إلى تقديم إطار شامل يساعد على فهم وتطبيق القوانين المتعلقة بالنقل البحري.

الخطاتمة

الخاتمة:

ختامًا لدراستنا حول موضوع إجراءات التقاضي في منازعات النقل البحري، يتضح لنا أن هذه الأخيرة قضية هامة تواجه النقل البحري، واستنادًا لهذا قمنا بإبراز مختلف أطراف هذه المنازعات، مع التركيز على الإجراءات المتبعة لحلها وكذا خصوصية هذه الإجراءات والقواعد المطبقة وتحديد الجهة القضائية المختصة بالنظر في هذه المنازعات ويرجع ذلك إلى أن هذه الأخيرة تمثل جوانب معقدة من القانون البحري، وتتطلب حلولها فهما عميقا للإجراءات القانونية المتبعة لتحقيق العدالة في حالة وقوع نزاع، وقد كشفت هذه الدراسة عن أهمية تحديد هذه الإجراءات وتحليلها بدقة في تسوية النزاعات بشكل فعال.

بناءً على ما سبق نستخلص مجموعة من النتائج والتوصيات التالية:

1- النتائج

- تثبت صفة رفع الدعوى في منازعات النقل البحري للبضائع لكل من الشاحن والمرسل إليه كما تثبت للغير، أما فيما يتعلق بمنازعات نقل المسافرين بحرًا فتثبت لكل من المسافر وورثته لكن تكمن صعوبة في تحديد صفة المدعى عليه كونه يتخذ عدة أوصاف.
- وفقًا لقانون 22-13 أصبحت المحاكم التجارية المتخصصة تختص بالنظر في المنازعات البحرية لتحل محل الأقطاب المتخصصة.
- تتميز مدة التقادم في أحكام القانون البحري الجزائري بقصرها مقارنة بأحكام التقادم في القانون المدني، ويعود ذلك لخصوصية المعاملات التجارية البحرية والتي تتسم بالسرعة.

2- التوصيات

-التقيد بإجراء الإخطار القانوني والإسراع في تقديم المستندات اللازمة للمطالبات بالتعويض

الخاتمة

في حال حدوث خسارة أو حادث أثناء عملية النقل البحري، إذ أن تأخير توجيه الإخطار للناقل يؤثر على سقوط الحق بسبب تقادم الدعوى.

- تعزيز التعاون الدولي والإقليمي في مجال التعامل مع منازعات النقل البحري وتوحيد القوانين والإجراءات المتعلقة بما تسهم في تحقيق العدالة والثقة في النظام القانوني للنقل البحري.

- تطوير آليات بديلة لحل النزاعات البحرية، كالتحكيم الدولي والصلح مما يساهم في تسريع وتيسير عمليات الفصل في المنازعات وتقليل الزمن المستغرق في تسوية النزاعات، مع توفير مسار شفاف وفعال يخدم مصالح الأطراف المعنية.

- تكوين قضاة متخصصين في المجال البحري لتطبيق أحكام القانون البحري بشكل سليم حيث يتطلب ذلك معرفة شاملة لجميع القواعد الإجرائية المتعلقة بالدعاوى الناشئة عن منازعات النقل البحري.

قائمة المراجع

قائمة المراجع:

أولاً- الاتفاقيات الدولية

(1) الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بحرا ، الموقعة في بروكسل بتاريخ 1961/4/29.

(2) الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل أمتعة الركاب بحرا، الموقعة في بروكسل بتاريخ 1967/5/ 27.

(3) اتفاقية الأمم المتحدة ، المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا (نيويورك، 2008)، المسماة بقواعد روتردام.

(4) الاتفاقية الدولية الخاصة بنقل الركاب وأمتعتهم بحرا، الموقعة في أثينا بتاريخ 1974/12/13.

(5) اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الموقعة في هامبورج بتاريخ 31 مارس 1978 المسماة بقواعد هامبورج.

ثانيا- النصوص القانونية

(1) القانون رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395، "المتضمن القانون المدني الجزائري" المعدل و المتمم بالقانون رقم 05-10 المؤرخ في 13 جمادى الأول عام 1426 الموافق 20 يونيو 2005، ج ر 44.

(2) القانون رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 و "المتضمن القانون التجاري" المعدل و المتمم حسب آخر تعديل قانون 22-09 في 5 ماي 2022 ج ر 32.

قائمة المراجع

(3) القانون رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 "المتضمن القانون البحري" المعدل والمتمم بالقانون 98-05 المؤرخ في 1 ربيع الأول عام 1419 الموافق 25 يونيو 1998 ج ر 47.

(4) القانون رقم 08-09، المؤرخ في 25 فبراير 2008، "المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية"، المعدل والمتمم بالقانون 22-13 في 12 يوليو 2022 ج ر 48.

ثالثا - الكتب

الكتب المتخصصة:

- (1) أسيل باقر جاسم، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، الطبعة الأولى، دار قنديل للنشر والتوزيع، عمان، 2006.
- (2) إيمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري، د ط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2009.
- (3) دويدار هاني، النقل البحري والجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، 2008.
- (4) سوزان على حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، د ط، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية، 2004.
- (5) سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري، د ط، المكتب العربي الحديث، الإسكندرية.
- (6) شحماط محمود، المختصر في القانون البحري، د ط، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر.
- (7) عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، د ط، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006.
- (8) طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع الأردن، 2004.

قائمة المراجع

- (9) -محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، د ط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية 2005.
- (10) مصطفى كمال طه، القانون البحري، د ط، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية مصر.
- (11) مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، د ط، الدار الجامعية، 1992
- (12) محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، الطبعة الأولى، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، 2012.

الكتب العامة:

- (1) بربارة عبد الرحمان، قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجزء الأول، الطبعة الخامسة، بيت الأفكار، 2022.

رابعاً - الرسائل الجامعية

أطروحات الدكتوراه:

- (1) أوسهلة محمد رضا، عقد النقل البحري في القانون الجزائري، دكتوراه، قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة جيلالي ليابس، سيدي بلعباس، 2022.
- (2) أعراب كميلة، النظام القانوني لعقد نقل البضائع بحرا، دراسة مقارنة، دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2020.
- (3) بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية دكتوراه، قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2012.
- (4) بلغازي نور الدين، الحماية القانونية للمسافر، عن طريق البحر، دكتوراه، القانون الخاص كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2019.

قائمة المراجع

- (5) بشوش يوسف، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية
دكتوراه، قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي
وزو 2021.
- (6) بن الصغير شهرزاد، المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري دراسة مقارنة، دكتوراه
قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021.
- (7) شتوان حياة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة في إطار القانون الجزائري والاتفاقيات
الدولية، دكتوراه، قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو
2020.
- (8) عيشور عبد السلام، مسؤولية الناقل البحري للمسافرين، دكتوراه، قانون الأعمال، كلية
الحقوق، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، 2023.

مذكرات الماجستير:

- (1) أكلي ليندة، إجراءات التقاضي في النزاعات المتعلقة بالنقل البحري للبضائع في القانون
الجزائري والاتفاقيات الدولية، ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود
معمري، تيزي وزو، 2016.
- (2) أعراب كميلة، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية،
ماجستير، قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود
معمري، تيزي وزو، 2016.
- (3) زرهوني نبيلة، الالتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص، ماجستير، قانون الأعمال المقارن
جامعة وهران، 2013 .
- (4) زيري زهية، الطرق البديلة لحل النزاعات طبقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري
ماجستير، قانون المنازعات الإدارية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، كلية الحقوق والعلوم
السياسية، 2015.

قائمة المراجع

(5) عباس سامية، التزامات الشاحن في عقد النقل البحري، ماجستير، العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2012.

مذكرات الماستر:

- 1) براهيمى فظلة، دعاوى التعويض الناشئة عن الرحلات البحرية، ماستر، قانون الشركات كلية الحقوق، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2016.
- 2) حمدان عبد الباسط، لونيبي حمزة، مسؤولية الناقل البحري، ماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد البشير الإبراهيمي، برج بوعريريج، 2022.
- 3) زايدى فاروق، المنازعات المتعلقة بعقد النقل البحري للبضائع وطرق تسويتها، ماستر، قانون العام للأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2016.

خامسا - المقالات

- 1) أوسهله عبد الرحيم، ماهية عقد النقل البحري للمسافرين وحدود مسؤولية الناقل فيه، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل الجزائر، ع 06
- 2) أربوط وسيلة، المركز القانوني لريان السفينة، مجلة القانون والعلوم السياسية الجزائر، ع 07 2008.
- 3) بلغازي نور الدين، الالتزامات الأصلية المقررة للناقل في عقد النقل البحري للمسافرين المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، الجزائر، ع 06.
- 4) بن ددوش سيد أحمد، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، الجزائر، ع 07.
- 5) بن الصغير شهرزاد، منازعات النقل البحري بين إشكالية تحديد صفة التقاضي وتنوع الجهات القضائية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، الجزائر، ع 06.

قائمة المراجع

- (6) بوعلام خليل، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري و المعاهدات الدولية، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية و الإنسانية، جامعة الشلف، الجزائر، ع 0 2008.
- (7) بوزوينة محمد ياسين، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، الجزائر، ع 08.
- (8) بورطال أمينة، انعكاس تعددية صفة الناقل البحري للبضائع على نظام المسؤولية على ضوء قواعد هامبورغ وروتterdam والتشريع البحري الداخلي، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، جامعة أبي بكر بلقايد، الجزائر، ع 01، 2018.
- (9) تيانتي مريم، مسؤولية الناقل البحري للركاب، مجلة العلوم الاجتماعية، جامعة تلمسان الجزائر ع01، 2019.
- (10) حوياد حياة، التقادم في دعاوى عقد النقل البحري، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة وهران، الجزائر، ع1، 2015.
- (11) زروالي سهام، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع مجلة الدراسات القانونية المقارنة، الجزائر، ع01، 2022.
- (12) شيخ سناء، المسؤولية المدنية عن عقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد الجزائر، ع02، 2014.
- (13) قرارية قويدر، الإخطار بالأضرار اللاحقة بالبضاعة المنقولة بحرا وأثره في الاتفاقيات الدولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، الجزائر، ع 07.
- (14) مودع محمد أمين، شروط قبول الدعوى على ضوء تعديل قانون الإجراءات المدنية الجزائرية، مجلة صوت القانون، جامعة علي لونيبي البلدية2، الجزائر، ع02، 2018.

قائمة المراجع

15) يوسف كهيبة، سليم عبد الله، التمييز بين مفهوم الطرف في العقد ومفهوم الغير في ظل مبدأ نسبية أثر العقد، مجلة معالم للدراسات القانونية و السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس، الجزائر، ع 01، 2019.

سادسا - قرارات المحكمة العليا

1) القرار رقم 703843، بتاريخ 2011/02/03 الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية، مجلة المحكمة العليا، ع 2، 2011.

2) القرار رقم 78465، بتاريخ 1991/11/24، الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية، قسم الوثائق للمحكمة العليا، ع خاص، 1999.

سابعا - المحاضرات

1) يحيى أنيسة، إجراءات رفع الدعوى، محاضرة أقيمت في إطار التكوين المحلي المستمر لموظفي أمانة الضبط للسنة القضائية، محكمة المنصورة، مجلس قضاء برج بوعريش وزارة العدل، 2006.

ثامنا - المواقع الإلكترونية:

1) <https://www.mohamah.net>

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

الصفحة	العنوان
/	الشكر
/	الإهداء
5-1	مقدمة

الفصل الأول:

أطراف الدعوى في المنازعات المتعلقة بالنقل البحري

7	تمهيد
08	المبحث الأول: أصحاب الحق في رفع الدعوى
08	المطلب الأول: المدعي في منازعات النقل البحري للبضائع
09	الفرع الأول: الشاحن
09	أولاً- التعريف الفقهي للشاحن
09	ثانياً- تعريف الشاحن في التشريع الجزائري
10	ثالثاً- تعريف الشاحن في الاتفاقيات الدولية
11	الفرع الثاني: المرسل إليه
11	أولاً- تعريف المرسل إليه
13	ثانياً- الغير وعلاقته بالمرسل إليه
16	الفرع الثالث: المؤمن
17	المطلب الثاني: المدعي في منازعات النقل البحري للمسافرين
17	الفرع الأول: المسافر المضرور
18	أولاً- الأضرار التي تصيب المسافر
19	ثانياً- الأضرار التي تصيب أمتعته
23	الفرع الثاني: الأشخاص ذوي الحقوق (خلف المسافر المتوفي)
25	المبحث الثاني: الأشخاص الذين ترفع الدعوى ضدهم
25	المطلب الأول: المدعى عليه في منازعات النقل البحري للبضائع
25	الفرع الأول: الناقل البحري

26	أولاً: الناقل المتعاقد
26	ثانياً: الناقل الفعلي
27	ثالثاً: الناقل البحري في النقل المتتابع
27	الفرع الثاني: الربان
28	الفرع الثالث: الطرف المنفذ
29	المطلب الثاني: المدعى عليه في منازعات النقل البحري للمسافرين
30	الفرع الأول: صفة المدعى عليه في اتفاقية بروكسل
32	الفرع الثاني: صفة المدعى عليه في اتفاقية أثينا 1947
33	الفرع الثالث: صفة المدعى عليه في التشريع الجزائري
35	ملخص الفصل الأول

الفصل الثاني:

سير الدعوى في منازعات النقل البحري

37	تمهيد
38	المبحث الأول: خصوصية الإجراءات في منازعات النقل البحري
38	المطلب الأول: الإخطار بهلاك أو تلف البضاعة
38	الفرع الأول: المقصود بالإخطار
39	أولاً- تعريف الإخطار
40	ثانياً- الأطراف المعنية بالإخطار
44	ثالثاً- شروط الإخطار
45	الفرع الثاني: ميعاد توجيه الإخطار
45	أولاً- حالة الهلاك أو التلف الظاهر
46	ثانياً- حالة الهلاك أو التلف غير الظاهر
46	الفرع الثالث: الآثار المترتبة عن الإخطار
47	المطلب الثاني: الإخطار بالضرر اللاحق بالمسافر
48	الفرع الأول: الإخطار فيما يخص الإصابة الجسمانية
49	الفرع الثاني: الإخطار فيما يخص الأضرار اللاحقة بالأمتعة

52	المبحث الثاني: أحكام الدعوى في عقد النقل البحري
52	المطلب الأول: الجهة المختصة بالفصل في منازعات النقل البحري
52	الفرع الأول: الاختصاص الإقليمي في منازعات النقل البحري
52	أولاً- الاختصاص الإقليمي في منازعات نقل البضائع بحراً
54	ثانياً- الاختصاص الإقليمي في منازعات النقل البحري للمسافرين
55	الفرع الثاني: الاختصاص النوعي في منازعات النقل البحري
56	المطلب الثاني: قواعد رفع الدعوى
57	الفرع الأول: إجراءات رفع الدعوى
57	أولاً- الصلح
58	ثانياً- شروط رفع الدعوى
60	ثالثاً- قيد الدعوى
61	رابعاً- التكليف بالحضور
62	الفرع الثاني: التقيد بأجال رفع الدعوى
62	أولاً- أساس ونطاق التقادم في دعاوى النقل البحري
67	ثانياً- بدء سريان التقادم في دعاوى النقل البحري
71	ملخص الفصل الثاني
74-73	الخاتمة
76	قائمة المراجع
/	فهرس المحتويات
/	الملخص

المخلص :

تميز إجراءات التقاضي في منازعات النقل البحري بالتعقيد والخصوصية نظراً لطبيعة العمليات البحرية والقوانين المنظمة لها. يعتبر التعامل مع الأدلة و التقارير البحرية أمراً معقداً نظراً لتنوعها وشمولها، حيث تشمل هذه الوثائق على سبيل المثال عقود النقل، وشهادات الشحن، وتقارير الحوادث. كل هذه الوثائق تحمل معلومات حساسة، تفاصيلها تؤثر بشكل كبير على سير الدعوى ونتائجها. ولحل هذه النزاعات بشكل فعال الأمر فهما دقيقاً للقوانين البحرية التي تنظم العلاقات القانونية بين الأفراد و تحدد بوضوح حقوقهم وواجباتهم. من الواضح أن المحاكم التجارية المختصة تعتبر محطة رئيسية لحل هذه النزاعات، لما تمتلكه من الخبرة والتخصص اللازمين في التعامل مع مثل هذه المسائل. ومن خلال جمع وتحليل الأدلة والوثائق الإدارية المتعلقة بعقود النقل البحري بشكل فعال. يمكن لهذه المحاكم تقديم تفسيرات دقيقة وموضوعية للعقود والأدلة، مما يساعد في فهم أفضل للنزاعات وتحقيق قدر أكبر من العدالة في التسويات الأحكام القضائية.

الكلمات المفتاحية:

إجراءات التقاضي، منازعات النقل البحري، المحاكم التجارية المختصة، عقود النقل البحري

Summary:

Litigation procedures in maritime disputes are distinguished by their complexity and specificity due to the nature of maritime operations and the laws governing them. Dealing with maritime evidence and reports is complex due to their diversity and comprehensiveness, including documents such as transport contracts, bill of lading, and accident reports. These documents contain sensitive information, the details of which significantly impact the course and outcomes of the lawsuit. Effectively resolving these disputes requires a precise understanding of maritime laws that govern legal relationships between individuals, clearly defining their rights and obligations.

It is evident that specialized commercial courts are a key station for resolving these disputes, given their expertise and specialization in dealing with such matters. By gathering and analyzing evidence and administrative documents related to maritime transport contracts effectively, these courts can provide accurate and objective interpretations of contracts and evidence, leading to a better understanding of disputes and achieving a greater level of justice in judicial settlements.

key words:

Litigation procedures, Maritime Transport Disputes, Specialized Commercial Courts, Maritime Transport Contracts,
