

جامعة 20 أوت 1955 – سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



أساس مسؤولية الناقل البحري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص قانون نشاطات بحرية ومينائية

تحت إشراف:

د/ باسل سهام

من تقديم الطلبة:

– بوخله سارة

– طغان مروة

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د. بوغازي مريم	أستاذ محاضر أ	رئيسا
د. باسل سهام	أستاذ محاضر ب	مشرفا ومقررا
د. بودينار طارق	أستاذ محاضر أ	مناقشا

دورة جوان 2026



شكر وتقدير

قبل كل أحد، وبعد كل أحد، الشكر للواحد الأحد، الفرد الصمد، الذي أمدنا بالقوة والعون والسداد لإنجاز هذا العمل، وندعوه عز وجل أن يجعله خالصاً لوجهه الكريم.

كما نتقدم بجزيل الشكر والتقدير للأستاذة المشرفة التي لم تبخل علينا بأي معلومة أو توجيه، ورافقتنا بتوجيهاتها القيمة طوال مراحل إعداد هذه المذكرة.

كما نتوجه بالشكر إلى أعضاء لجنة المناقشة الموقرة، وإلى أساتذتنا الكرام بقسم الحقوق على ما بذلوه من جهود في سبيل تكويننا العلمي وإيصالنا إلى ما نحن عليه اليوم.

وفي الأخير، نتقدم بخالص الشكر والامتنان إلى مدير مؤسسة ناشكو، السيد بلال حمروش، وإلى السيد جمال لخشين الذي بذل كل جهوده معنا خلال فترة التبرص، كما نتوجه بالشكر إلى كل من ساهم في إنجاح هذا العمل من قريب أو بعيد.

والحمد لله أولاً وآخراً.

إهداء

الحمد لله الذي وفقني لإتمام هذا العمل، وأعانني على تجاوز الصعاب للوصول إلى هذه المرحلة من مسيرتي العلمية.

أهدي ثمرة جهدي وتخرجي إلى أمي الغالية، مصدر الحنان والعطاء اللامحدود، التي كانت سندي ودعائي الدائم، والتي غرست في نفسي قيم الاجتهاد والصبر، فجزاها الله عني خير الجزاء وأدامها تاجاً فوق رأسي.

وإلى عائلتي الكريمة، التي أحاطتني بالمحبة والدعم وشجعتني على المضي قدماً نحو تحقيق أهدافي.

وإلى إخوتي الأعزاء، الذين شاركوني لحظات التعب والنجاح، وكانوا خير معين وخير رفقة في مسيرتي.

وإلى صديقتي العزيزات، اللواتي رافقني خلال سنوات الدراسة، وتقاسمن معي أجمل الذكريات وأصعب التحديات، فلهن مني كل الشكر والتقدير.

كما لا يفوتني أن أهدي هذا العمل إلى خالتي العزيزة، تقديراً لمساندتها واهتمامها الدائم، وإلى ابنة خالتي الغالية التي كانت دائماً بكلماتها المشجعة ودعمها الصادق دافعاً لي للاستمرار.

وإلى كل من ساهم من قريب أو بعيد في دعمي ومساندتي طوال مشواري الدراسي.

أهديكم جميعاً هذا العمل المتواضع، راجية أن يكون ثمرة تليق بما قدمتموه لي من حب وعطاء.

إِهْدَاء

إلى نفسي لأنني وحدي أعلم حجم ما تجاوزته من صعوبات وتحديات، أهدي هذا الإنجاز
لنفسي. فخورة بي لأنني لم أستسلم يومًا، وواصلت طريقي رغم كل ما واجهته.

إلى من كانت دعواتها ترافقني في كل خطوة، وسندها يخفف عني كل تعب. شكرًا لكل حب
منحته لي، ولكل تضحية قدمتها من أجلي. وجودك في حياتي أعظم نعمة، وما هذا
الإنجاز إلا ثمرة من ثمار عطائك وحنانك الذي لا ينتهي "إلى أُمي الغالية..."

إلى من تعب لأرتاح، وآمن بقدراتي قبل أن أؤمن بها أنا. شكرًا لدعمك الدائم وتشجيعك
الذي كان يدفعني دائمًا إلى الأمام. فخورة لأنني ابنتك، وما وصلت إليه اليوم يحمل جزءًا
كبيرًا من فضلك وتضحياتك إلى أبي الغالي...

إلى إخوتي الأحبة...

أنتم فرحتي وسندي، ووجودكم في حياتي نعمة عظيمة أحمد الله عليها دائمًا.

ولا أنسى خالاتي الغاليات...

شكرًا لكّن على محبتكن الصادقة ودعمكن الدائم، وعلى وقوفكن إلى جانبي في مختلف
الظروف.

وإلى صديقاتي الوفيات، خاصة رحمة وإيمان وإيناس...

شكرًا لكّن على المساندة الصادقة والكلمات الطيبة التي كان لها أثر جميل في رحلتي.

وأخيرًا، شكرًا لكل من دعمني ولو بكلمة صغيرة، فلكل موقف طيب أثر لا يُنسى.

مقدمة

يُعد النقل البحري من أهم الوسائل التي ساهمت في تطور العلاقات الاقتصادية والتجارية بين الدول، إذ ارتبط ظهوره بتطور النشاط التجاري وحاجة الإنسان إلى تبادل السلع والتنقل عبر البحار والمحيطات، ومع التطور الكبير الذي شهدته التجارة الدولية، أصبح النقل البحري يحتل مكانة بالغة الأهمية باعتباره الوسيلة الأكثر استعمالاً في مجال المبادلات التجارية الدولية، لما يتميز به من قدرة على نقل كميات ضخمة من السلع وعدد كبير من الأفراد بأقل التكاليف مقارنة بوسائل النقل الأخرى، الأمر الذي أدى إلى اتساع نطاقه وتزايد أهميته الاقتصادية والقانونية.¹

وقد أدى تطور النشاط البحري إلى نشوء العديد من العلاقات القانونية المرتبطة بعقد النقل البحري، والذي يُعد من العقود الأساسية في المعاملات التجارية البحرية، حيث يقوم على علاقة تعاقدية بين عدة أطراف يُعتبر الناقل البحري أهمها، باعتباره الطرف الذي يتعهد بتنفيذ الرحلة البحرية وفق الشروط المتفق عليها وطبقاً لما تفرضه القواعد القانونية المنظمة لهذا النشاط،² ويقصد بالناقل البحري الشخص الذي يتولى القيام بعملية النقل بواسطة السفينة، ويترتب عن إخلاله بالالتزامات الواقعة على عاتقه قيام مسؤوليته متى نتج عن هذا الإخلال ضرر يستوجب التعويض.³

ويقصد بمسؤولية الناقل البحري التزامه القانوني بالتعويض عن الأضرار التي قد تلحق البضائع أو الركاب أثناء تنفيذ عقد النقل البحري ولا تقوم هذه المسؤولية إلا بوجود سبب أو مبرر قانوني يتحمل الناقل على أساسه التعويض عن الأضرار التي تسبب فيها، ولقد ثارت عدة إشكالات قانونية واختلافات فقهية حول تحديد هذا الأساس وهذا ما جعل مختلف التشريعات والاتفاقيات الدولية تسعى لتنظيمه بدقة.

¹ - عبد القادر العدوي، القانون البحري والجوي، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003، ص 21.

² - الواحد رشيد، القانون البحري الجزائري، الطبعة الثانية، دار هومة، الجزائر، 2014، ص 33.

³ - الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية، العدد 29، الصادر بتاريخ 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم.

وتتجلى أهمية دراسة موضوع أساس مسؤولية الناقل البحري في كونه من المواضيع القانونية ذات الأهمية النظرية والعملية، فمن الناحية النظرية يساهم في إبراز الأحكام القانونية المنظمة لمسؤولية الناقل البحري والأساس القانوني الذي تستند إليه، أما من الناحية العملية فتظهر أهميته من خلال كثرة المنازعات المرتبطة بعقود النقل البحري وما يترتب عنها من أضرار تستوجب تحديد المسؤولية القانونية للناقل البحري وآثارها القانونية.

وقد كان اختيار هذا الموضوع راجعاً إلى أسباب ذاتية وأخرى موضوعية؛ فمن الناحية الذاتية، يعود ذلك إلى الرغبة الشخصية في دراسة المواضيع المتعلقة بالقانون البحري باعتباره من فروع القانون التي تتميز بالأهمية والتطور المستمر، إضافة إلى الميل العلمي لدراسة موضوع مسؤولية الناقل البحري لما يثيره من إشكالات قانونية تتعلق بتحديد أساس المسؤولية وآثارها القانونية، فضلاً عن الرغبة في تعميق المعارف القانونية في مجال النقل البحري والاطلاع على مختلف الأحكام المنظمة له، أما من الناحية الموضوعية، فتتمثل في الأهمية القانونية والعملية التي يكتسبها موضوع مسؤولية الناقل البحري، بالنظر إلى الدور الهام الذي يؤديه النقل البحري في تنشيط التجارة الدولية وتطور المعاملات التجارية البحرية إضافة إلى كثرة المنازعات الناشئة عن عقود النقل البحري، الأمر الذي يستوجب تحديد الأساس القانوني الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل البحري.

وتسعى هذه الدراسة إلى تحقيق جملة من الأهداف، تتمثل أساساً في بيان الأساس القانوني الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل البحري في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، مع توضيح طبيعة التزام الناقل البحري وما إذا كان التزاماً بتحقيق نتيجة أم مجرد التزام ببذل عناية. كما تهدف إلى إبراز الفوارق القانونية بين مسؤولية الناقل في نقل البضائع ومسؤوليته في نقل المسافرين، من حيث الأساس وعبء الإثبات، إضافة إلى تحليل كيفية توزيع هذا العبء بين أطراف العلاقة التعاقدية. وتسعى الدراسة كذلك إلى الوقوف على مدى تحقيق التوازن بين حماية مصالح المضرور من جهة، وتمكين الناقل البحري من وسائل دفع

المسؤولية وانتفاء الخطأ من جهة أخرى، مع إبراز أهم الإشكالات التي يثيرها موضوع أساس مسؤولية الناقل البحري في ظل تعدد النصوص القانونية المنظمة له.

وفي ضوء ما سبق بيانه من تباين في تحديد الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري واختلاف هذا الأساس باختلاف محل النقل، وعليه نطرح الإشكالية التالية: كيف نظم المشرع البحري الجزائري أساس مسؤولية الناقل البحري؟

وهذه الإشكالية الرئيسية يتفرع عنها الإشكاليتين التاليتين:

_ ما هو أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع؟

_ ما هو أساس مسؤولية الناقل البحري للمسافرين؟

للإجابة عن هذه الإشكالية اعتمدت المنهج التحليلي من خلال تحليل النصوص القانونية وتفسير مضامينها، والوقوف على الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل البحري مع محاولة استخلاص الفروق القائمة بين مسؤولية الناقل في نقل البضائع ومسؤوليته في نقل المسافرين، وبيان مدى التوازن الذي تحققه هذه القواعد بين أطراف العلاقة التعاقدية. كما تم اعتماد المنهج الوصفي من خلال عرض القواعد القانونية والنصوص التشريعية المنظمة لمسؤولية الناقل البحري، سواء في التشريع الجزائري أو في الاتفاقيات الدولية، وذلك قصد بيان الإطار القانوني العام الذي يحكم هذه المسؤولية.

من أجل الإحاطة بمختلف جوانب الدراسة تم تقسيم هذه المذكرة إلى فصلين، خُصص الفصل الأول لدراسة أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع، حيث تم التطرق في المبحث الأول إلى الخطأ المفترض كأساس قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع، أما في المبحث الثاني فقد تناول آثار قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع. بينما خُصص الفصل الثاني لدراسة أساس مسؤولية الناقل البحري للمسافرين، وذلك من خلال التطرق في المبحث الأول إلى الخطأ الواجب الإثبات كأساس لمسؤولية الناقل البحري للمسافرين، في حين تناول المبحث الثاني آثار قيام أساس مسؤولية الناقل البحري للمسافرين.

الفصل الأول

أساس مسؤولية الناقل البحري للبنائن

يعد النقل البحري للبضائع من الدعائم الأساسية للتجارة الدولية، بالنظر إلى الدور الحيوي الذي يلعبه في تسهيل حركة المبادلات بين الدول وربط الأسواق العالمية ببعضها البعض، ونظراً لما يكشف هذا النوع من النقل من مخاطر طبيعية وبشرية، كأخطار البحر والحوادث الملاحية وسوء مناولة البضائع، فقد كان من الضروري وضع إطار قانوني ينظم العلاقة بين أطراف عقد النقل البحري، وعلى رأسهم الناقل البحري، بما يضمن تحقيق التوازن بين مصالحهم المتعارضة.¹

وفي هذا السياق، تبرز مسؤولية الناقل البحري للبضائع كأحد أهم المواضيع التي حظيت باهتمام المشرع، سواء على المستوى الوطني أو الدولي، لما لها من أثر مباشر في حماية حقوق الشاحن والمرسل إليه من جهة، وضمان استقرار المعاملات البحرية من جهة أخرى. وقد سعى المشرع إلى وضع قواعد دقيقة تحدد نطاق هذه المسؤولية وشروط قيامها مع مراعاة النشاط البحري وما يميزه من تعقيد وتشابك في العوامل المؤثرة فيه.²

ويقوم نظام مسؤولية الناقل البحري، في غالبية التشريعات، على أساس الخطأ المفترض، حيث لا يلزم المضرور بإثبات خطأ الناقل، بل يكفي إثبات وقوع الضرر وعلاقته بعقد النقل، لينتقل عبء الإثبات إلى الناقل الذي يتعين عليه نفي الخطأ عن نفسه أو إثبات توافر أحد أسباب الإعفاء القانونية. ويجسد هذا التوجه رغبة المشرع في توفير حماية أكبر للطرف الضعيف في العلاقة التعاقدية، وتبسيط إجراءات المطالبة بالتعويض، خاصة في ظل صعوبة إثبات الخطأ في المجال البحري.³

غير أن قيام مسؤولية الناقل البحري لا يقتصر على تحديد أساسها فحسب، بل يترتب عنه جملة من الآثار القانونية التي تمس مختلف جوانب العلاقة التعاقدية، سواء من حيث

¹ - حسن كيرة، أصول القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1989، ص ص 12-20.

² - محمد أفقير، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع: دراسة مقارنة في إطار التشريع المغربي واتفاقية هامبورغ"، مجلة

البوغاز للدراسات القانونية والقضائية، العدد 22، 2022، ص 183.

³ - علي جمال الدين عوض، عقد النقل البحري للبضائع، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992، ص ص 85-90.

التزام الناقل بالتعويض عن الأضرار، أو من حيث تحديد نطاق التعويض وحدوده، إضافة إلى إمكانية التمسك ببعض الدفع وأسباب الإعفاء التي قد تؤثر في قيام المسؤولية.¹

وبناء على ذلك، قمنا بتقسيم هذا الفصل إلى مبحثين يخصص (المبحث الأول) لدراسة الخطأ المفترض كأساس لقيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع، في حين يتناول (المبحث الثاني) آثار قيام هذه المسؤولية وما يترتب عنها من نتائج قانونية.

المبحث الأول: الخطأ المفترض كأساس قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تعتبر مسؤولية الناقل البحري للبضائع من الركائز الأساسية في تنظيم العلاقة التعاقدية بين الناقل والشاحن أو المرسل إليه، لما لها من دور في حماية مصالح الطرف المتضرر وضمان وصول البضاعة إلى ميناء الوصول بالحالة والميعاد المتفق عليهما، غير أن طبيعة النقل البحري تفرض صعوبات فنية وواقعية على إثبات الخطأ، إذ تبقى البضاعة طوال مدة الرحلة تحت حراسة الناقل وإشرافه المباشر، بينما لا يستطيع المضرور الوصول إلى المعلومات التي تكشف عن الظروف التي أحاطت بالرحلة والأسباب التي أدت إلى تلف البضاعة أو تأخر تسليمها.²

وللتغلب على هذه الصعوبة العملية، أقام المشرع مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض، حيث يفترض قانوناً وجود خطأ في جانب الناقل بمجرد تحقق الضرر أثناء فترة حيازة البضاعة، ما يتيح للشاحن المطالبة بالتعويض دون الحاجة إلى إثبات الخطأ الفعلي وفي المقابل، لا تسقط هذه الآلية حقوق الناقل، إذ يظل بإمكانه نفي المسؤولية بإثبات السبب الأجنبي أو أن الضرر وقع نتيجة ظروف خارجة عن إرادته، أو أنه بذل العناية اللازمة لحفظ البضاعة.³

¹ - مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008، ص ص 158-160.

² - المرجع نفسه، ص ص 326-328.

³ - عبد القادر العدوي، المسؤولية المدنية للناقل البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2012، ص 215.

وعليه، يهدف هذا المبحث إلى دراسة مفهوم الخطأ المفترض في (المطلب الأول) وصور خطأ الناقل وحالات انتفائه في (المطلب الثاني).

المطلب الأول: مفهوم الخطأ المفترض

يمثل تحديد مفهوم الخطأ المفترض الخطوة الأولى لفهم النظام القانوني الذي يقوم عليه إلزام الناقل البحري بالتعويض عن الضرر الذي يلحق بالبضاعة أثناء الرحلة، فالخطأ المفترض ليس مجرد تصرف إيجابي أو سلبي يرتكبه الناقل، بل هو قرينة قانونية يفترض بموجبها وقوع الخطأ بمجرد تحقق الضرر أثناء وجود البضاعة في عهدة الناقل، ما يخفف من عبء الإثبات عن الشاحن أو المرسل إليه.¹

ومن ثم، يكتسب هذا المفهوم أهمية بالغة، إذ يساعد على التمييز بين مسؤولية الناقل القائمة على الخطأ المفترض وبين صور المسؤولية الأخرى، مثل المسؤولية القائمة على الخطأ الواجب إثباته أو المسؤولية المطلقة. كما يسمح بفهم طبيعة هذه القرينة القانونية ومدى إمكانية نفيها، والعناصر التي يقوم عليها الخطأ المفترض، بما يهيئ القارئ لاستيعاب دراسة طبيعته القانونية وشروط قيامه في الفروع اللاحقة.²

واستناداً على ما تقدم، سيتم تقسيم هذا المطلب إلى أربعة فروع، يُخصص الفرع الأول لبيان تعريف الخطأ المفترض، بينما يُعنى الفرع الثاني بتحديد طبيعة خطأ الناقل البحري في حين يتناول الفرع الثالث التمييز بين المسؤولية الموضوعية (نظرية المخاطر) والمسؤولية المفترضة، بينما يتناول الفرع الرابع شروط قيام الخطأ المفترض.

¹ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 326.

² - المرجع نفسه، ص 326.

الفرع الأول: تعريف الخطأ المفترض

يعد الخطأ من الأسس الجوهرية التي تقوم عليها المسؤولية المدنية في القواعد العامة إذ ينظر إليه باعتباره انحرافاً عن السلوك المألوف الذي يلتزم به الشخص العادي في ذات الظروف، غير أن هذا المفهوم التقليدي للخطأ القائم على ضرورة الإثبات، قد لا ينسجم في بعض المجالات الخاصة التي تتطلب حماية أكبر للدائن، ومن بينها مجال النقل البحري. لذلك، اتجه المشرع إلى تبني نظام الخطأ المفترض، الذي يخفف من عبء الإثبات ويقيم قرينة على مسؤولية الناقل، ومن ثم يقتضي الأمر الوقوف على تعريف الخطأ في القواعد العامة، تمهيدا لتحديد خصوصية الخطأ المفترض المقرر في هذا المجال.¹

وعلى هذا الأساس، يعد الخطأ في القواعد العامة حجر الزاوية في قيام المسؤولية المدنية، حيث يقصد به كل سلوك يصدر عن الشخص وينطوي على انحراف عن معيار السلوك المألوف الذي ينتظر من الشخص العادي اليقظ أن يلتزمه في ذات الظروف. ولا يقتصر هذا الانحراف على الأفعال الإيجابية فحسب، بل يشمل أيضا الامتناع عن القيام بواجب يفرضه القانون أو تقتضيه طبيعة الالتزام. ويقوم الخطأ على عنصرين متلازمين: أولهما عنصر مادي يتمثل في السلوك المخالف، وثانيهما عنصر معنوي يعكس الإدراك والتمييز، أي قدرة الشخص على التمييز بين ما ينبغي فعله وما يجب الامتناع عنه.²

كما يقاس الخطأ وفق معيار موضوعي مجرد لا يرتبط بالظروف الشخصية للفاعل وإنما يقارن بسلوك الشخص المعتاد الذي يوجد في نفس الظروف الخارجية المحيطة بالفعل الأمر الذي يكرس طابعا موحدا لتقدير الخطأ ويحقق قدرا من الاستقرار في المعاملات

¹ - عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الجزء الأول، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 657.

² - على فيلاي، الالتزامات - النظرية العامة للعقد، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2010، ص 112.

ويترتب على ثبوت الخطأ، متى اقترن بوقوع ضرر وعلاقة سببية بينهما، قيام المسؤولية المدنية وما ينشأ عنها من التزام بالتعويض.¹

وانطلاقاً من هذا التطور في تعريف الخطأ، برز ما يعرف بالخطأ المفترض الذي يفترضه القانون في جانب المدين أو المسؤول بمجرد تحقق الضرر وقيام العلاقة بينه وبين الشيء أو النشاط الذي تسبب فيه، دون أن يلتزم المضرور بإثبات وقوع هذا الخطأ بصورة مباشرة. وبموجب هذا الافتراض ينتقل عبء الإثبات إلى المسؤول، إذ يتعين عليه أن يثبت أنه بذل العناية اللازمة واتخذ جميع التدابير المعقولة لتفادي وقوع الضرر، فإذا عجز عن ذلك بقيت قرينة الخطأ قائمة في حقه وقامت مسؤوليته.²

ويقوم نظام مسؤولية الناقل البحري للبضائع في إطار الاتفاقيات الدولية، لاسيما قواعد هامبورغ لسنة 1978، على أساس مبدأ الخطأ المفترض، ويقضي هذا المبدأ بأن الناقل يسأل عن الهلاك أو التلف أو التأخير الذي يلحق بالبضائع أثناء فترة وجودها في حراسته، دون أن يكون المضرور ملزماً بإثبات خطأ الناقل بصورة مباشرة، ويكفي في هذا الصدد أن يثبت الشاحن أو المرسل عليه وقوع الضرر خلال المدة التي تكون فيها البضائع تحت عهدة الناقل.³

وبمجرد تحقق ذلك تقوم قرينة قانونية مفادها أن الضرر قد نشأ عن خطأ الناقل أو إهماله، وهو ما يؤدي إلى انتقال عبء الإثبات إليه فيصبح الناقل ملزماً بإثبات أنه قد اتخذ جميع التدابير التي من شأنها تجنب وقوع الحادث أو الحد من آثاره. فإذا تمكن من إثبات

¹ - عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام بوجه عام، دار النهضة العربية، القاهرة 2011، ص ص 796-820.

² - حسين عامر، المسؤولية المدنية العقدية والتقديرية، دار المعارف، القاهرة، 1979، ص 134.

³ - قواعد هامبورغ، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع المعتمدة في هامبورغ بتاريخ 31 مارس 1978، دخلت حيز النفاذ في 1 نوفمبر 1992، المادة 05.

ذلك انتقت مسؤوليته، أما إذا عجز عن تقديم الدليل فإن قرينة الخطأ تبقى قائمة في مواجهته وتترتب مسؤوليته عن الأضرار التي لحقت بالبضائع.¹

ويحقق هذا النظام نوعاً من التوازن بين مصالح أطراف عقد النقل البحري، إذ يخفف عبئ الإثبات عن الشاحن أو المرسل إليه بالنظر إلى الصعوبات العملية التي قد تعترضه في إثبات الخطأ الذي يقع أثناء الرحلة البحرية، وفي المقابل يمنح الناقل فرصة دفع مسؤوليته متى استطاع، يثبت أنه بذل العناية اللازمة واتخذ التدابير المعقولة لتفادي الضرر.²

الفرع الثاني: طبيعة خطأ الناقل البحري للبضائع

يرتبط الناقل مع الشاحن بعقد نقل، ويسأل عقدياً إذا أخل بالالتزامات التي يفرضها العقد فمسؤوليته إذن عقدية تسري عليها أحكام المسؤولية التعاقدية التي تنظم أحكامها القانون المدني، وقد يسأل تقصيرياً اتجاه الأشخاص الذين يلحق بهم ضرر من نشاط الناقل ولا تربطهم به رابطة عقدية.

أولاً: الأصل الخطأ العقدي

يستند أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع والقضاء الجزائريين إلى الالتزامات التي يربتها عقد النقل البحري على عاتق الناقل، باعتبار أن هذا الأخير يلتزم تعاقدياً بالمحافظة على البضاعة ونقلها وتسليمها إلى المرسل إليه سليمة وكاملة وفي الميعاد المتفق عليه. وبالرجوع إلى نص المادة 802 من القانون البحري الجزائري، التي تقضي بمسؤولية الناقل عن الخسارة أو الأضرار التي تلحق بالبضاعة منذ تكلفه بها إلى غاية تسليمها إلى المرسل عليه أو ممثله القانوني، يتضح أن المشرع الجزائري أقام مسؤولية الناقل

¹ - عز الدين الدناصور، عبد الحميد الشواربي، المسؤولية المدنية على ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف الإسكندرية، 1998، ص 156.

² - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 243.

البحري على أساس الخطأ المفترض، حيث يفترض خطأ الناقل بمجرد تحقق الضرر أو الهلاك أو التأخير في تسليم البضاعة أثناء تنفيذ فترة عقد النقل البحري، دون أن يكلف الشاحن أو المرسل إليه بإثبات الخطأ الصادر عن الناقل، إذ يكفي إثبات وقوع الضرر وعلاقته بعقد النقل البحري لقيام المسؤولية.

ويترتب عن ذلك اعتبار التزام الناقل البحري التزاماً بتحقيق غاية تتمثل في إيصال البضاعة سليمة بحيث يشكل عدم تحقق هذه الغاية قرينة على إخلال الناقل بالتزامه التعاقدي ومن ثم، قيام الخطأ العقدي في جانبه. كما أن إقرار المشرع لحالات الإعفاء من المسؤولية لا ينفي قيام هذا الخطأ، وإنما يتيح للناقل دفع مسؤوليته بإثبات السبب الأجنبي أو إحدى الحالات القانونية التي تعفيه من التعويض، وهو ما يؤكد أن الأصل في مسؤوليته هو الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس.¹

وقد سائر القضاء الجزائري هذا الاتجاه التشريعي، إذ أكدت المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 04 سبتمبر 2014 في الملف رقم 0964344 أن مسؤولية الناقل البحري للبضائع تقوم على الخطأ المفترض منذ شحن البضاعة إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، وذلك استناداً إلى أحكام المادتين 790 و 802 من القانون البحري الجزائري، الأمر الذي يعكس تبني القضاء الجزائري لفكرة الخطأ العقدي كأساس لقيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع، باعتبار أن إخلاله بالتزاماته الناشئة عن عقد النقل يعد قرينة قانونية على تحقق الخطأ في جانبه.²

ثانياً: الاستثناء الخطأ التقصيري

يُعد الخطأ التقصيري أساس قيام المسؤولية التقصيرية للناقل البحري، باعتباره صورة من صور المسؤولية المدنية التي تقوم عن الإخلال بواجب قانوني عام يفرض على كل

¹ - انظر المادة 803 من القانون البحري الجزائري.

² - قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحري)، رقم 0964344، بتاريخ 04-9-2014، مجلة المحكمة العليا - العدد الثاني، 2014، ص 239.

شخص عدم الإضرار بالغير، ويختلف هذا النوع من المسؤولية عن المسؤولية العقدية من حيث مصدر الالتزام، إذ لا يستند إلى عقد النقل البحري، وإنما إلى فعل ضار يصدر عن الناقل أو عن الأشخاص الذين يسأل عنهم قانوناً، متى ترتب عنه ضرر يصيب الشاحن أو المرسل إليه أو الغير. ويتحقق الخطأ التقصيري للناقل البحري كلما صدر عنه سلوك يتسم بالإهمال أو التهاون أو عدم الاحتياط، سواء تعلق ذلك باستعمال السفينة أو تجهيزها أو المحافظة على البضاعة، كعدم تجهيز العنابر بالوسائل اللازمة لحمايتها من التلف أو السقوط أو التسرب، الأمر الذي يؤدي إلى إلحاق الضرر بالبضاعة أو بأصحابها، فتتعد مسؤوليته على أساس الخطأ الواجب الإثبات، ويعد هذا الإخلال خروجاً عن السلوك المألوف الذي يفرضه القانون على الناقل البحري في مباشرة نشاطه المهني، بما يوجب التعويض عن الأضرار الناتجة عنه.¹

كما قد تقوم المسؤولية التقصيرية للناقل البحري في الحالات التي يكون فيها الضرر مستقلاً عن العلاقة العقدية، بحيث لا يرتبط بتنفيذ عقد النقل ذاته، وإنما بفعل يصدر عن الناقل بعد انتهاء العقد أو خارج نطاقه. ومن أمثلة ذلك إحداث أضرار بالبضاعة نتيجة تسرب الوقود من السفينة إلى الرصيف بعد تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، ففي هذه الحالة لا يُسأل الناقل بصفته متعاقداً، وإنما بصفته مرتكباً لخطأ تقصيري ألحق ضرراً بالغير الأمر الذي يترتب التزامه بالتعويض وفقاً للقواعد العامة للمسؤولية التقصيرية.²

¹ - خوفاش نوهة، كواش وحيد، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماستر، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2016، ص 14.

² - ملزي عبد الرحمان، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، أطروحة لنيل درجة دكتوراه دولة في القانون الخاص، كلية الحقوق جامعة الجزائر، 2008، ص 23.

الفرع الثالث: التمييز بين المسؤولية المفترضة والمسؤولية الموضوعية (نظرية المخاطر)

شهدت قواعد المسؤولية المدنية تطوراً ملحوظاً في تحديد الأساس القانوني للالتزام المسؤول بالتعويض، حيث لم يعد الخطأ دائماً الركيزة الوحيدة لقيام المسؤولية، بل ظهرت اتجاهات حديثة تدعو إلى إقامة المسؤولية على أساس الضرر أو المخاطر الناجمة عن النشاط. وفي هذا الإطار يبرز التمييز بين المسؤولية المفترضة والمسؤولية الموضوعية باعتبارهما من أهم النظم القانونية التي تهدف إلى تعزيز حماية المضرور وتخفيف عبء الإثبات الواقع عليه¹.

وتقوم المسؤولية المفترضة على افتراض وجود الخطأ في جانب المسؤول بمجرد تحقق الضرر وتوافر شروط معينة يحددها القانون، دون أن يكون المضرور ملزماً بإثبات هذا الخطأ. ومع ذلك، يبقى الخطأ عنصراً جوهرياً في هذا النوع من المسؤولية، غير أن القانون يكتفي بافتراضه لمصلحة المضرور، مع منح المسؤول الحق في نفي هذه القرينة وإثبات أنه بذل العناية اللازمة أو أن الضرر يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه².

أما المسؤولية الموضوعية أو المسؤولية القائمة على نظرية المخاطر، فإنها لا تستند إلى فكرة الخطأ، وإنما تقوم على مجرد تحقق الضرر ووجود علاقة سببية بينه وبين النشاط الذي يباشره المسؤول. ويجد هذا الاتجاه أساسه في فكرة تحمل تبعة المخاطر، ومفادها أن من ينتفع بنشاط معين ويتحصل على مزاياه الاقتصادية ينبغي أن يتحمل كذلك الأضرار التي قد تنجم عنه، ولو لم يثبت ارتكابه لأي خطأ³.

¹ عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 764.

² سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، الالتزامات، الجزء الأول، منشورات الحلبي الحقوقية، القاهرة، مصر 1992، ص ص 523، 524.

³ محمد حسنين، الوجيز في النظرية العامة للالتزام، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1983، ص ص 165_166.

ويتجلى الفرق الجوهرى بين النظامين في أن المسؤولية المفترضة لا تخرج عن نطاق المسؤولية القائمة على الخطأ، إذ يبقى هذا الأخير أساسها القانوني وإن كان مفترضاً، بينما تستبعد المسؤولية الموضوعية الخطأ من نطاق البحث كلياً، وتجعل المسؤولية مرتبطة بالضرر والخطر الناجم عن النشاط. كما يختلف النظامان من حيث وسائل دفع المسؤولية ففي المسؤولية المفترضة يستطيع المسؤول التخلص منها بإثبات انتفاء الخطأ المفترض، في حين لا يكفي ذلك في المسؤولية الموضوعية، لأن نفي الخطأ لا يؤثر في قيامها، وإنما يكون الإعفاء بإثبات السبب الأجنبي الذي يقطع رابطة السببية.¹

وتكتسي هذه التفرقة أهمية خاصة في مجال النقل البحري، إذ ساهمت في تفسير الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل البحري ومدى التزامه بتعويض الأضرار اللاحقة بالمسافرين أو البضائع. فبينما اتجهت بعض التشريعات إلى الأخذ بقرينة الخطأ المفترض ظهر اتجاه آخر متأثر بنظرية المخاطر يدعو إلى توسيع نطاق حماية المضرور من خلال التخفيف من دور الخطأ في قيام المسؤولية.²

وعليه، فإن المسؤولية المفترضة والمسؤولية الموضوعية وإن اشتركتا في هدف حماية المضرور وتيسير حصوله على التعويض، إلا أنهما تختلفان من حيث الأساس القانوني الذي تقوم عليه كل منهما؛ فالأولى تستند إلى خطأ مفترض قابل لإثبات العكس، بينما تقوم الثانية على فكرة تحمل تبعة المخاطر بصرف النظر عن وجود الخطأ أو عدمه، وهو ما يعكس التطور الذي عرفته قواعد المسؤولية المدنية والبحرية الحديثة.³

¹ عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص ص 778، 779.

² هاني دويدار، المرجع السابق، ص ص 112، 114.

³ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص ص 245، 246.

الفرع الرابع: شروط قيام الخطأ المفترض

انطلاقاً من القرينة القانونية التي يفترض بموجبها قيام مسؤولية الناقل عن الخطأ، فإن ترتيب هذه المسؤولية يظل متوقفاً على إثبات الضرر من طرف المدعي، سواء كان الشاحن أو المرسل إليه أو المؤمن. إذ يعد الضرر عنصراً جوهرياً لا تقوم هذه القرينة دون تحققه الأمر الذي يفرض تحديد تعريفه بدقة وإثباته (أولاً)، ثم بيان أنواع الضرر (ثانياً).

أولاً: تعريف الضرر وإثباته

يعد الضرر ركناً جوهرياً لقيام المسؤولية المدنية، سواء كانت عقدية أم تقصيرية، إذ لا يكفي مجرد الإخلال بالالتزام لقيام المسؤولية ما لم يترتب عنه ضرر فعلي يصيب الدائن فوجود الخطأ وحده لا ينتج أثراً قانونياً ما لم يقترن بنتيجة ضارة، وهو ما يتماشى مع أحكام المادة 124 من القانون المدني الجزائري التي تقرر أن كل فعل يترتب ضرر للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض.

ويقصد بالضرر كل مساس بحق أو بمصلحة مشروعة للمضرور، سواء كان ذلك في صورة خسارة مادية تلحق بأمواله، كحالة هلاك البضاعة أو تلفها، أو في شكل تقويت كسب كان من الممكن تحقيقه، كما هو الحال عند التأخر في التسليم وما ينجم عنه من انخفاض قيمة البضاعة أو تعذر استغلالها في الوقت المناسب.¹

وبالتالي فإن الضرر لا يقتصر على الخسارة المحققة فحسب بل يمتد ليشمل ما فات المضرور من كسب متى كان ذلك نتيجة مباشرة للفعل الضار.²

ولا يكفي لقيام مسؤولية الناقل البحري مجرد تحقق الضرر في حد ذاته، سواء كان ناشئاً عن فعله الشخصي أو عن أفعال الأشخاص الذين يسأل عنهم، بل يتعين لإثبات مسؤوليته أن يكون هذا الضرر ثابتاً ومرتبطاً عن إخلاله بالتزاماته العقدية، بما يؤدي إلى

¹ - طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2004، ص 131.

² - عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 782

إلحاق أذى بالشاحن أو المرسل إليه،¹ ويشترط في الضرر القابل للتعويض أن يكون مباشراً ومحققاً وقابلًا للتوقع وفقاً للقواعد العامة في المسؤولية العقدية، التي تقضي بأن التعويض لا يُمنح إلا عن الأضرار التي تُعد نتيجة طبيعية ومباشرة للإخلال بالالتزام والتي كان في وسع المدين توقعها وقت إبرام العقد.²

ثانياً: أنواع الضرر

وتتعدد صور الأضرار التي قد تصيب الشاحن، والتي يمكن أن تقوم على أساسها مسؤولية الناقل، ما لم يتمكن هذا الأخير من نفي مسؤوليته بإثبات سبب أجنبي أو توافر إحدى حالات الإعفاء المقررة قانوناً. من بين هذه الأضرار ما يلي:

1- هلاك البضاعة

يعد هلاك البضاعة من أبرز صور الضرر التي يمكن أن ترتب مسؤولية الناقل البحري، حيث يلتزم هذا الأخير بضمان سلامة البضاعة التي تعهد بنقلها وتسليمها إلى المرسل إليه بالحالة والكمية التي تسلمها بها، ويسأل الناقل عن كل هلاك يصيب البضاعة، سواء كان كلياً أو جزئياً، ما لم يثبت توافر سبب من أسباب الإعفاء المقررة قانوناً. وفيما يتعلق بتعريف الهلاك، فإنه يلاحظ أن التشريعات البحرية سواء على المستوى الدولي أو الداخلي، لم تضع تعريفاً دقيقاً لهذا المفهوم، الأمر الذي يجعل الرجوع إلى اجتهادات الفقه أمراً ضرورياً لتحديد مضمونه. ويقصد بهلاك البضاعة كل تلف أو فقدان يحول دون الانتفاع بها كلياً أو جزئياً، أو يؤدي إلى انعدام وجودها المادي.³

وقد كرست بعض التشريعات هذا المعنى، كما الحال في نص المادة 213 من قانون التجارة البحرية الأردني، التي تقضي بأن الناقل يضمن كل ما يلحق البضاعة من هلاك

¹ - هاني دويدار، الناقل البحري والجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان 2008، ص 53.

² - انظر المادة 182 من القانون المدني الجزائري.

³ - عبد الرحمان ملزي، المرجع السابق، ص 96.

ويفهم من ذلك أن مجرد عدم تسليم البضاعة، أو تسليم جزء منها فقط عند الوصول، يعد قرينة على تحقق الهلاك.¹

وعليه، تعتبر البضاعة هالكة إذا لم يتم الناقل بتسليمها إطلاقاً، أو إذا سلم جزءاً منها فقط، أو وصلت في حالة تفقدها قيمتها أو الغرض المقصود منها، وفي جميع هذه الحالات يكون الناقل مسؤولاً عن هذا الهلاك، سواء كان كلياً أو جزئياً، باعتبار أن التزامه الجوهري يتمثل في نقل البضاعة وتسليمها سليمة وفقاً لما تم الاتفاق عليه في عقد النقل.²

أ- أنواع الهلاك:

قد يكون هلاك البضاعة هلاك كلي أو جزئي، فيفقد الناقل كمية البضاعة كاملة أو جزء منها.

1- الهلاك الكلي:

يتحقق الهلاك الكلي عندما يعجز الناقل عند وصول السفينة إلى ميناء الوصول عن تسليم أي جزء من البضاعة التي التزم بنقلها، بما يفيد زوالها بالكامل وعدم بقاء أي أثر لها ويشمل ذلك الحالات التي تهاك فيها البضاعة بسبب السرقة أو الغرق أو السقوط في البحر أو غيرها من الأسباب التي تؤدي إلى فقدانها نهائياً، بحيث لا يبقى شيء يمكن تسليمه، كما يعد من قبيل الهلاك الكلي أيضاً ضياع البضاعة أو عدم العثور عليها، بحيث لا يتم تقديمها إلى المرسل إليه في الميعاد المحدد، الأمر الذي يفهم منه استحالة تسليمها، فيعامل ذلك معاملة الهلاك التام.³

¹ - لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص 123

² - عبد الغني عقون، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في

الحقوق، فرع عقود ومسؤولية، جامعة الجزائر، 2008-2009، ص 12.

³ - لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص 123.

ورغم أن التأخير في تسليم البضاعة لا يعد في الأصل هلاكاً إلا أن التأخير الجسيم وغير المألوف يعتبر قرينة على تحقق الهلاك الكلي، إذ تجاوز الحدود المعقولة. وقد كرس هذا الاتجاه كل من اتفاقية هامبورغ وقواعد قانون التجارة البحرية، حيث اعتبرت أن مضي مدة ستين يوماً من تاريخ التسليم المفترض دون تسليم البضاعة يجعلها في حكم الهالكة حماية لصاحب الحق وتقادياً لتعطيل مصالحه.¹

ومن حيث الإثبات، لا يلزم صاحب الحق بإثبات عدم تسلمه للبضاعة، باعتبار أن ذلك يشكل واقعة سلبية يصعب إثباتها، وإنما يكفي إثبات تسليم البضاعة للناقل بموجب عقد النقل، وهو ما يجوز إثباته بكافة طرق الإثبات، لتقوم قرينة الهلاك في مواجهة الناقل، ما لم يثبت هذا الأخير عكس ذلك.²

2_الهالك الجزئي

يتحقق الهالك الجزئي للبضاعة عندما لا تصل كاملة إلى ميناء الوصول، وإنما يسلم منها جزء فقط، فيترتب على ذلك نقص في كميتها سواء من حيث العدد أو الوزن أو الحجم أو المقاس، ويتجلى ذلك على سبيل المثال في الحالة التي يتم فيها تسليم عدد أقل من الطرود مقارنة بما هو مثبت في سند الشحن، كأن تسلم خمسة صناديق بدلاً من ثمانية أو أكثر.³

غير أنه لا ينبغي الخلط بين الهالك الجزئي وما يعرف بـ «عجز الطريق»، إذ لا يعد هذا الأخير صورة من صور الهلاك، بل يمثل حالة من حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية. ويقصد بعجز الطريق ذلك النقص الطبيعي أو المعتاد الذي يلحق بالبضاعة أثناء النقل، خاصة في البضائع القابلة للتبخر أو الانكماش، ويحدد الحد المقبول لهذا العجز عادة بالرجوع إلى الأعراف والعادات التجارية السائدة في ميناء الوصول، وفق ما أقره التقنين

¹ - انظر المادة 05 من اتفاقية هامبورغ، المادة 228 من قانون التجارة البحرية.

² - عبد الغني عقون، المرجع السابق، ص 14.

³ - لطيف جبر كومانبي، المرجع السابق، ص 123.

البحري الفرنسي، وفي حال غياب هذه الأعراف، تترك سلطة تدبير النسبة المقبولة للقاضي المختص.¹

2_ تلف البضاعة

يقصد بتلف البضاعة الحالة التي تصل فيها البضائع إلى مكان التفريغ غير أنها لا تكون في الحالة التي شحنت عليها، بحيث يلحقها نقص في صلاحيتها أو قيمتها نتيجة ضرر مادي أصابها أثناء النقل، ويتجلى ذلك على سبيل المثال، في البضائع القابلة للكسر كالزجاج إذا تحطم جزء منها، أو في الأقمشة التي تتعرض للرطوبة أو لمياه البحر، مما يجعلها غير صالحة للاستعمال أو للغرض الذي أبرم من أجله عقد النقل. وفي هذه الحالة تنثور مسؤولية الناقل عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة، غير أنه لا يسأل عن العيوب أو الأضرار التي تكون قد أدرجت ضمن التحفظات المثبتة في سند الشحن، إذا كان قد أبدى هذه التحفظات بشكل صريح عند استلام البضاعة. وقد كرس المشرع هذا المبدأ بموجب المادة 756 من القانون البحري" التي تجيز للناقل أن يضمن سند الشحن بيانات تتعلق بالحالة الظاهرة للبضائع أو كيفية تغليفها"، متى توفرت لديه أسباب جدية تدعو إلى ذلك.²

أما إذا تسلم الناقل البضاعة دون إبداء أي تحفظ، فإن ذلك يعد قرينة على أنه استلمها في حالة جيدة، ويترتب على ذلك قيام مسؤوليته عن كل تلف يلحقها لاحقاً، كما أن أي شرط أو اتفاق يعفي الناقل من هذه المسؤولية يعد باطلاً ولا يعتد به، حماية لمصالح الشاحن وضمناً لسلامة التعامل في مجال النقل البحري، وهو ما أكدته المادة 757 من القانون البحري الجزائري.³

¹ - لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص 85.

² - المادة 756 من القانون البحري الجزائري.

³ - المادة 757 من القانون البحري الجزائري.

أ_ أنواع التلف

قد يأخذ تلف البضاعة صورتين أساسيتين، إما أن يكون كلياً أو جزئياً، وذلك بحسب مدى الضرر الذي لحق بالبضاعة.

_التلف الكلي

يتحقق التلف الكلي عندما تصبح البضاعة بأكملها غير صالحة للاستعمال أو يفقد صاحبها إمكانية الانتفاع بها كلياً، بحيث لا يتسلم إلا بضاعة عديمة القيمة أو غير قابلة للغرض المقصود منها. ويعد هذا النوع من التلف في حكم الهلاك، إذ تتلاشى المنفعة المرجوة من البضاعة رغم وجودها المادي، كما لو تم نقل أجهزة أو معدات وتعرضت جميعها للتحطم الكامل.¹

_التلف الجزئي

أما التلف الجزئي، فيتحقق عندما يتمكن الناقل من تسليم البضاعة، إلا أن جزءاً منها يكون قد لحقه الضرر، في حين يبقى الجزء الآخر سليماً وقابلًا للاستعمال، ويفهم من ذلك أن الضرر ينصب على جزء محدد من البضاعة دون أن يمتد إلى كاملها، ومن الأمثلة على ذلك أن يتعهد الناقل بنقل كمية معينة من السلع كالفواكه مثلاً، فتصل نسبة تلفها نتيجة سوء الحفظ أو ظروف النقل، بينما تبقى الكمية المتبقية في حالة جيدة.²

2_ التأخر في التسليم

لا يقتصر التزام الناقل البحري على مجرد إيصال البضاعة كاملة وسليمة إلى مكان الوصول، بل يمتد ليشمل تسليمها إلى المرسل إليه في الميعاد المتفق عليه في سند الشحن أو خلال أجل معقول تقتضيه طبيعة النقل والظروف المحيطة به، ومن ثم يعد التأخر في

¹ - لطف جبر كومانى، المرجع السابق، ص 16.

² - عبد الرحمان ملزي، المرجع السابق، ص 85.

التسليم إحدى صور الإخلال بالتزام الناقل، لما ينطوي عليه من أضرار قد تصيب الشاحن أو المرسل إليه، حتى وإن وصلت البضاعة في حالة سليمة، ولا يتوقف أثر التأخر عند مجرد الإخلال الشكلي بالميعة، بل قد يترتب عليه ضرر تجاري فعلي، يتمثل في فقدان فرص البيع أو تراجع قيمة البضاعة في السوق، وقد تتفاقم هذه الأضرار إذا تعلق الأمر ببضائع ذات طبيعة خاصة أو جسيمة، خاصة عندما يكون موضوع النقل مرتبطاً بحاجات أساسية أو نشاطات حيوية.¹

ويستفاد من النصوص القانونية المنظمة للنقل البحري أن التزام الناقل لا يقتصر على عملية نقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول فحسب، بل يشمل أيضاً ضمان تسليمها في الوقت المناسب وبطريقة لا تضر بمصالح المرسل إليه، وقد كرست اتفاقية هامبورغ هذا الاتجاه. حيث اعتبرت أن التأخر يتحقق إذا لم يتم تسليم البضاعة في ميناء التفريغ خلال المدة المتفق عليها، أو في حدود الوقت المعقول الذي يمكن توقعه من ناقل حريص في ذات الظروف،² وعليه، فإن معيار تحديد التأخر يتمثل في تجاوز الميعاد المتفق عليه صراحة، أو تخطي الأجل المعقول عند غياب الاتفاق، وهو معيار مرن يختلف باختلاف طبيعة البضاعة وظروف النقل وملابساته.

ـ إثبات التأخر في التسليم:

تختلف طريقة إثبات التأخر في تسليم البضاعة بحسب ما إذا كان هناك ميعاد محدد للتسليم المتفق عليه بين الناقل والشاحن أم لا، فإذا وجد هذا الميعاد، فإن إثبات التأخر لا يثير صعوبة، لأن مجرد انقضاء الأجل المحدد دون أن تصل البضاعة يعد في ذاته خطأ عقدياً يترتب مسؤولية الناقل، وفي هذه الحالة لا يلتزم المضرور إلا بإثبات الضرر الذي أصابه، إذ تفترض علاقة السببية بين التأخر والضرر. أما إذا قام الناقل بتسليم البضاعة بعد الوقت المتفق عليه بينه وبين الشاحن، فإن ذلك لا يكفي لقيام مسؤوليته، وفي الحالة

¹ -لطيف جبر كومانى، المرجع السابق، ص 124.

² - المادة 5 من إتفاقية هامبورغ.

التي لا يوجد فيها ميعاد متفق عليه لتسليم البضاعة ، يقع عبء الإثبات على عاتق المرسل إليه ، إذ يجب عليه أن يثبت أن التسليم لم يتم في الميعاد الذي كان ينبغي للناقل المعتقد أو اليقظ أن يسلم فيه البضاعة ، سواء وفقا لما تقضي به اتفاقيات النقل البحري أو وفقا لما استقر عليه قانون التجارة البحرية.¹

ويعد إثبات هذا الميعاد أمرا صعبا بالنسبة للمرسل إليه، لأنه يرتبط بظروف النقل وشروطه وهي مسائل لا يكون صاحب البضاعة في الغالب على علم دقيق بها، ولهذا يكون للناقل أن يناقش الأدلة التي يقدمها المدعي بشأن المدة التي كان ينبغي أن يتم فيها التسليم وأن يثبت أن البضاعة سلمت خلال الميعاد المعتقد. ولا يقتصر التزام الناقل على تسليم البضاعة كاملة وفي المكان المتفق عليه، بل يمتد أيضا إلى تسليمها إلى المرسل إليه في الميعاد المحدد في وثيقة الشحن أو خلال الوقت المتعارف عليه.²

وتبرز العلاقة السببية باعتبارها الصلة القانونية التي تربط الفعل الضار بالنتيجة المتحققة، بحيث لا تقوم المسؤولية ما لم يثبت أن الضرر قد نشأ مباشرة عن فعل الناقل ويكتسب هذا العنصر أهمية خاصة لكونه معيار تحديد نطاق الالتزام بالتعويض، في ظل استقلاله عن ركن الخطأ وإمكان انفكاك أحدهما عن الآخر. ويتعزز هذا الطرح في إطار الخطأ المفترض، حيث يفترض اتصال الضرر بالفعل المنسوب إلى الناقل مع إمكانية نفي هذه الصلة بإثبات السبب الأجنبي الذي يقطع رابطة الإسناد بين الفعل والنتيجة. وتتجلى دقة هذا العنصر في المجال البحري، خاصة في حالة التأخير في التسليم، إذ لا يكفي إثبات التأخير في حد ذاته، بل يتعين التحقق من أن الضرر المزعوم قد ترتب عنه فعلا، وإلا انتفت المسؤولية لانتفاء الرابطة السببية.³

¹ -محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2005، ص 350.

² - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 94.

³ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص ص 90-95.

المطلب الثاني: صور خطأ الناقل البحري للبضائع وحالات انتفاءه

تكتسي التزامات الناقل البحري أهمية بالغة في إطار عقد النقل البحري، إذ يقوم هذا الأخير على تعهد الناقل بنقل البضاعة بحرا بواسطة سفينة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، مع الالتزام بتسليمها للمرسل إليه في الزمان والمكان المتفق عليهما، ولا يقتصر دور الناقل على مجرد نقل البضاعة، بل يمتد ليشمل العناية بها والمحافظة عليها طوال الرحلة إضافة إلى ضمان صلاحية السفينة للملاحة وسلامتها، وتنفيذ عملية النقل وفقا للشروط المحددة فالتعهد.

غير أن إخلال الناقل البحري بهذه الالتزامات، سواء من خلال التأخر في التسليم أو إلحاق الضرر بالبضاعة أو هلاكها، يعد مساسا بالالتزامات التعاقدية، ويرتب مسؤوليته القانونية غير أن هذه الالتزامات لا تبقى مطلقة إنما ترد عليها استثناءات تؤدي إلى سقوطها وذلك في الحالات التي يقرها القانون والاتفاقيات الدولية ويجيز فيها إعفاء الناقل البحري.

ومن هذا المنطلق سنعالج في هذا المطلب صور خطأ الناقل (الفرع الأول) وحالات انتفاءه (الفرع الثاني).

الفرع الأول: صور خطأ الناقل البحري للبضائع

في إطار تحديد صور خطأ الناقل البحري للبضائع يقتضي الأمر الوقوف عند التزامات الناقل في مختلف مراحل تنفيذ عقد النقل البحري، حيث تختلف طبيعة هذه الالتزامات باختلاف المرحلة الزمنية للنقل. وعليه، يمكن التمييز بين التزامات تسبق بدء الرحلة وأخرى تلي انطلاق السفينة، ويترتب على الإخلال بأي منها قيام مسؤولية الناقل البحري متى توافرت شروطها القانونية. ويهدف هذا التقسيم إلى إبراز نطاق الخطأ المنسوب للناقل وتحديد صور الإخلال التي قد تؤدي إلى ترتيب مسؤوليته عن الأضرار اللاحقة بالبضائع.

أولاً: إخلال الناقل بالتزاماته قبل بدء الرحلة البحرية

يعد عقد النقل البحري للبضائع من العقود التبادلية التي تنشئ التزامات متقابلة بين الناقل والشاحن، غير أن التزامات الناقل لا تقتصر على مرحلة تنفيذ الرحلة البحرية فحسب بل تمتد إلى مرحلة سابقة على بدئها، حيث يلتزم باتخاذ جملة من التدابير التحضيرية الضرورية لضمان سلامة عملية النقل. وتكتسي هذه الالتزامات أهمية خاصة، باعتبار أن أي تقصير فيها يعد إخلالاً تعاقدياً من شأنه أن يترتب مسؤولية الناقل، متى ترتب عنه ضرر يصيب البضائع أو يعيق تنفيذ الرحلة في ظروف عادية.¹

ويظهر إخلال الناقل بهذه الالتزامات من خلال عدم اتخاذ العناية اللازمة لإعداد وسيلة النقل البحري أو تهيئتها بالشكل الذي يضمن صلاحيتها للملاحة، أو من خلال إهماله في توفير الشروط المناسبة لنقل البضائع ومن ثم، فإن دراسة هذه المرحلة تقتضي إبراز مظاهر هذا الإخلال وآثاره القانونية، في ضوء كل من التشريع الوطني والقواعد الدولية المنظمة للنقل البحري.

1_ إخلال الناقل بالتزامه بتجهيز سفينة صالحة للملاحة:

يعد التزام الناقل البحري بإعداد السفينة وتجهيزها من أهم الالتزامات السابقة على تنفيذ الرحلة البحرية، إذ أوجب المشرع الجزائري على الناقل بموجب المادة 770 من القانون البحري الجزائري، بذل العناية اللازمة لوضع السفينة في حالة صالحة للملاحة وتزويدها بالتجهيزات والمؤن الضرورية لإتمام الرحلة البحرية في ظروف آمنة، وبشريا من خلال توفير ربان وطاقم مؤهل قادر على تنفيذ عقد النقل البحري. كما أكدت اتفاقية بروكسل لسنة 1924، لاسيما المادة الثالثة منها على ضرورة التزام الناقل بالعناية الواجبة لجعل السفينة صالحة للملاحة قبل الرحلة البحرية وعند بدايتها. ويترتب على الإخلال بهذا الالتزام قيام

¹ - أمين خلفي، المسؤولية المدنية لعقد النقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون، تخصص قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق جامعة مولود معمري، تيزي وزو 2009، ص 10.

مسؤولية الناقل البحري متى نتج عنه ضرر يصيب البضاعة أو يعرقل تنفيذ عقد النقل البحري.¹

2- إخلال الناقل البحري بالتزاماته الخاصة بالبضاعة:

إن التزام الناقل البحري اتجاه البضاعة يعد من الالتزامات الجوهرية في عقد النقل البحري، إذ يترتب عليه تحمل مسؤولية جسيمة تمتد منذ لحظة استلام البضاعة إلى غاية تسليمها في ميناء الوصول. ويستوجب هذا الالتزام من الناقل القيام بجملة من الإجراءات والواجبات المهنية والقانونية التي تهدف إلى ضمان سلامة البضائع وحمايتها من مختلف الأخطار التي قد تتعرض لها أثناء عملية النقل. ويعد أي تقصير في هذه المرحلة أو إخلال بالإجراءات المقررة صورة من صور إخلال الناقل بالتزاماته.

أ/ إخلال الناقل بالتزام استلام البضاعة من الشاحن:

يشكل استلام البضاعة من الشاحن أحد الالتزامات الأساسية الواقعة على عاتق الناقل البحري، إذ تمثل عملية الاستلام بداية الفترة الزمنية لمسؤوليته عن البضاعة وما قد يلحقها من هلاك أو تلف أثناء النقل، كما يلتزم الناقل بشحن البضاعة في الزمان والمكان المتفق عليهما في عقد النقل البحري، مع ضرورة التحقق من مطابقة بيانات البضاعة المشحونة للبيانات الواردة في العقد، وفي حالة عدم مطابقة هذه البيانات، يجوز له الامتناع عن استلام البضاعة، وله كذلك المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي قد تلحقه، كالتأخير في إقلاع السفينة أو تعطيل تنفيذ الرحلة البحرية.

ب/ الإخلال بالتزام بشحن البضاعة:

يقصد بعملية الشحن رفع البضائع إلى متن السفينة سواء كانت راسية بجانب الرصيف أو بعيدة عنه، وتعد هذه العملية الجانب المادي من تنفيذ عقد النقل البحري، في حين يمثل

¹ - بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، كلية الحقوق والعلوم السياسية، تلمسان، 2011-2012، ص 112.

الاستلام الجانب القانوني له، ويتم الشحن بوسائل مختلفة وفقا لطبيعة السفينة والبضائع، مع وجوب احترام قواعد السلامة والمعايير الفنية المعتمدة.¹

ويتحمل الناقل مسؤولية كاملة عن عملية الشحن، ولا يجوز الاتفاق على إعفائه منها باعتبارها من النظام العام، وبالتالي فإن أي تقصير في تنفيذها أو إهمال في اختيار الوسائل المناسبة أو عدم مراعاة طبيعة البضاعة يعد إخلالا بالتزاماته قبل بدء الرحلة البحرية.²

كما يلتزم الناقل باتخاذ عناية كافية في تحميل البضائع وحمايتها وفقا لأحكام القانون البحري، بما يضمن سلامتها أثناء النقل، مع مراعاة المدة المتفق عليها أو العرف البحري في حال غياب الاتفاق.³

ج/ الإخلال بالتزام رص البضاعة:

يقصد برص البضاعة ترتيبها داخل السفينة في الأماكن المخصصة لها سواء داخل العنابر أو على سطحها، مع تثبيتها بشكل يمنع تحركها أو تعرضها للتلف أثناء الرحلة مع توازن السفينة واستقرارها.⁴

ويقتضي هذا الالتزام مراعاة طبيعة البضائع عند توزيعها داخل السفينة، بحيث يتم الفصل بين البضائع غير المتوافقة، وتخصيص أماكن مناسبة للبضائع الحساسة أو القابلة للتلف. كما يجب استخدام وسائل التثبيت المناسبة مثل الحبال والأشرطة والوسائل الفنية الحديثة.⁵

¹ - لطيف جبر كومانبي، المرجع السابق، ص 65.

² - حياة شتوان، عقد النقل البحري للبضائع، دراسة في إطار اتفاقية بروكسل 1924 والقانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، ص 50.

³ - أنظر المادة 777 من القانون البحري الجزائري.

⁴ - هاني دويدار، المرجع السابق، ص 257.

⁵ - يوسف بشوش، المرجع السابق، ص 79.

ويتحمل الناقل مسؤولية الإشراف على عملية الرص، حتى وإن استعان بجهات متخصصة، إذ تبقى المسؤولية النهائية عليه، ويعد أي خطأ في الرص أو سوء تنظيم البضائع من أبرز صور الإخلال بالالتزامات، لما قد يترتب عنه من أضرار جسيمة تمس البضاعة أو سلامة السفينة. كما أن الشهادة التي تثبت سلامة الرص لا تعتبر دليلاً قاطعاً إذ يمكن إثبات عكسها بجميع طرق الإثبات، مما يعزز مسؤولية الناقل في هذه المرحلة التحضيرية.¹

ثانياً: إخلال الناقل بالتزاماته بعد انطلاق الرحلة:

عد الناقل البحري مسؤولاً عن البضائع طوال مدة الرحلة البحري، ويلتزم بتنفيذ مجموعة من الالتزامات التي تضمن وصولها إلى ميناء الوصول في حالة سليمة، وتقسم هذه الالتزامات إلى التزامات أثناء الرحلة البحرية والتزامات بعدها حيث يقاس مدى احترام الناقل لها بمدى التزامه بقواعد السير البحري والمحافظة على البضاعة أثناء النقل.

1- إخلال الناقل بالتزاماته أثناء الرحلة البحرية:

يلتزم الناقل البحري بعد انطلاق الرحلة البحرية بنقل البضائع وفق خط السير المتفق عليه أو المعتاد (أ)، كما يلتزم بالمحافظة عليها طوال مدة الرحلة (ب). وتعد هذه المرحلة معياراً مهماً لمدى سلامة تنفيذ عقد النقل البحري، إذ أي مخالفة لهذه الالتزامات قد يؤدي إلى تعريض البضاعة لمخاطر أو إلحاق الضرر بها أثناء النقل.

أ- إخلال الناقل بالتزامه بنقل البضائع وفق السير المعتاد أو المتفق عليه:

يعد سلوك خط الملاحة المتفق عليه في العقد أو المعتمد عرفاً في النقل البحري الإطار الذي ينظم حركة السفينة أثناء الرحلة، بما يضمن سيرها في ظروف طبيعية وأمنة

¹ - كميّة أعراب، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو ص 73.

ويحقق الغاية الأساسية من عقد النقل في الوصول في الوقت والمكان المحددين، ويمثل السير وفق الخط الملاحي المتفق عليه أو المعتاد ضماناً أساسية لاستقرار عملية النقل البحري، إذ يهدف إلى تفادي المخاطر غير المتوقعة والحفاظ على سلامة البضائع طوال الرحلة. ويؤدي أي خروج غير مبرر عن هذا المسار إلى زيادة المخاطر وتعرض البضائع إلى احتمالات التأخير أو التلف أو الضياع.¹

قد يطرأ في بعض الحالات ما يفرض تعديل مسار الرحلة، كإنقاذ الأرواح في البحر أو تفادي خطر جسيم كالعواصف البحرية، أو القيام بإصلاحات تقنية عاجلة تمس سلامة السفينة. غير أن هذا التعديل لا يقبل إلا إذا كان مبرراً وضرورياً ومتناسباً مع الخطر، مع وجوب توثيقه، إذ أن الانحراف غير المبرر يخل بتوازن الالتزامات التعاقدية ويؤثر على سير الرحلة الطبيعية وما يترتب عنها من آثار قانونية.²

ب_ إخلال الناقل بالتزامه بالمحافظة على البضائع أثناء الرحلة البحرية:

يمثل الالتزام بالمحافظة على البضائع من الالتزامات الجوهرية التي تضمن سلامة الشحنة طوال الرحلة البحرية، إذ يفرض على القائم بالنقل اتخاذ التدابير اللازمة لحمايتها من مختلف الأخطار التي قد تتعرض لها أثناء النقل. ويختلف نطاق هذه الحماية بحسب الظروف التي تسير فيها الرحلة، سواء كانت عادية أو استثنائية.³

1_ المحافظة على البضائع في الحالة العادية:

يقتضي سير الرحلة في الظروف العادية اتخاذ الإجراءات اللازمة للحفاظ على البضائع في حالتها التي شحنت عليها، من خلال العناية بعمليات التحميل والرص والنقل

¹ - سمير عبد الله، العقود البحرية، دار الكتاب الجامعي، الإمارات العربية المتحدة، 2016، ص 40.

² - مصطفى حسين، النقل البحري للبضائع، دراسة قانونية مقارنة، دار الثقافة للنشر، مصر، 2014، ص 104.

³ - سلوى رزق، الإشكالية القانونية في النقل البحري للبضائع، دار الفجر، لبنان، 2013، ص 56.

والحراسة، مع مراعاة طبيعة البضائع وظروف تخزينها وفقا للأعراف البحرية والنصوص القانونية.¹

ويشمل ذلك ضبط التهوية ودرجة الحرارة داخل العنابر، وإعادة رص البضائع عند تحركها، وتأمين تغليفها، إضافة إلى اتخاذ الاحتياطات الخاصة بالبضائع الحساسة أو الخطرة. ويفهم من طبيعة هذا الالتزام أنه يترتب مسؤولية عن النتائج التي تصيب البضاعة أثناء النقل إذا لم تتخذ التدابير اللازمة، ما لم يكن السبب أجنبيا.²

2_ المحافظة على البضاعة في الحالة غير العادية:

في الظروف غير العادية، تفرض طبيعة الرحلة اتخاذ تدابير استثنائية لضمان استمرار سلامة البضائع، خاصة عند مواجهة مخاطر مفاجئة أو أعطال طارئة. يشمل ذلك إمكانية تعديل خط السير عند الضرورة لتفادي الخطر أو إنقاذ الأرواح، أو اللجوء إلى المسافنة عند تعذر استمرار السفينة في الإبحار، مع ضرورة توفير وسيلة نقل بديلة صالحة واتخاذ الاحتياطات اللازمة أثناء تفريغ البضاعة وإعادة شحنها.³

كما يتعين إعلام الشاحن بالتغييرات الطارئة على مسار الرحلة أو وسيلة النقل، وتحديث بيانات سند الشحن بما يعكس الوضع الجديد، بما يضمن استمرار المتابعة القانونية للبضاعة إلى غاية الوصول.⁴

1- إخلال الناقل بالتزاماته بعد الرحلة البحرية:

يمتد التزام الناقل البحري عند الوصول إلى ميناء التفريغ ليشمل إجراءات مادية تهدف إلى إنهاء عملية النقل بشكل سليم، تبدأ بفك البضائع ثم تفريغها وفق الأعراف البحرية

¹ - محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، ص 326.

² - أنظر المادة 776 من القانون البحري الجزائري.

³ - أنظر المادة 777 من القانون البحري الجزائري.

⁴ - هاني دويدار، المرجع السابق، ص 259.

والأصول. وتختتم هذه المرحلة بعملية التسليم باعتبارها الغاية النهائية لعقد النقل البحري ونقطة انتهاء التزام الناقل اتجاه البضاعة.

أ- إخلال الناقل بالتزامه بفك وتفريغ البضاعة:

يمتد دور الناقل البحري إلى مرحلة الوصول إلى ميناء التفريغ، حيث لا تنتهي مسؤوليته بمجرد بلوغ السفينة وجهتها، بل يظل ملزماً بتنفيذ مجموعة من الإجراءات المتعلقة بفك وتفريغ البضاعة، والتي تعد من العمليات الأساسية لضمان تسليم الشحنة في حالة سليمة وفق ما تم الاتفاق عليه، ويقصد بهذه المرحلة مجموعة من الأعمال المادية التي تتعلق بإخراج البضائع من السفينة ووضعها في الرصيف أو تسليمها إلى وسائط نقل أخرى مع مراعاة الأعراف البحرية المعمول بها في ميناء الوصول.

1_ فك البضاعة:

تتمثل عملية فك البضاعة في إزالة وسائل التثبيت من سلاسل وأحزمة وأغطية ثم إخراج البضائع من العنابر والأقسام المخصصة لها داخل السفينة، استعداداً لإنزالها على الرصيف، ويقتضي تنفيذ هذه العملية التعامل مع البضائع بنفس درجة العناية التي تمت أثناء الشحن، مع الالتزام بالأعراف البحرية في ميناء التفريغ، وتجنب أي تأخير غير مبرر قد يعرض البضائع لمخاطر التلف أو الضياع.¹

وتعد هذه العملية إجراء تمهيدياً للتفريغ، وتهدف أساساً إلى الحفاظ على سلامة البضاعة دون أن يرتبط ذلك بتوازن السفينة كما هو الحال في عملية الرص.²

¹ - محمد كمال، المرجع السابق، ص 50.

² - بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 146.

2_تفريغ البضاعة:

يمثل التفريغ العملية المادية التي يتم من خلالها إخراج البضائع من السفينة ووضعها على الرصيف أو نقلها إلى وسائل أخرى، حسب موقع رسو السفينة وطبيعة الشحنة.¹ وتستوجب هذه المرحلة اتخاذ الاحتياطات اللازمة لحماية البضائع من أي ضرر قد ينجم عن المناولة أو النقل داخل الميناء، إذ أن أي إهمال في هذه العملية قد يترتب مسؤولية عن التلف أو الفقد الذي يلحق بالبضاعة.²

وفي الأصل، يتحمل الناقل مسؤولية تنظيم هذه العملية إلا أنه قد يتم الاتفاق على إسنادها إلى الشاحن أو المرسل إليه، أو إلى مقاولين متخصصين، مع بقاء مسؤولية الإشراف والمتابعة قائمة في حدود معينة، كما أن عدم القدرة على إتمام التفريغ في ميناء الوصول قد يترتب عنه اللجوء إلى تفريغ البضاعة في ميناء آخر أو إعادتها إلى ميناء الشحن، مع ما يترتب عن ذلك من آثار مالية وتنظيمية، ما لم يكن السبب قوة القاهرة.³

ويضاف إلى ذلك التزام بإخطار المرسل إليه بوصول السفينة وجاهزة للتفريغ خاصة في الحالات التي يتولى فيها هو عملية الاستلام، بما يضمن تنظيم العملية وتقادي التأخير.⁴

ب_ إخلال الناقل بالتزام تسليم البضاعة للمرسل إليه:

يتمثل إخلال الناقل البحري بالتزامه بتسليم البضاعة للمرسل إليه في عد قيامه بتنفيذ هذا الالتزام وفق الشروط المتفق عليها قانوناً وعقداً، إذ يلتزم الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه أو إلى الجهة المخولة قانوناً باستلامها عند الوصول إلى ميناء التفريغ المتفق عليه وفي الميعاد المحدد بالعقد، أو خلال مدة معقولة في حال عدم الاتفاق على ميعاد معين، كما

¹ - عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008، ص 309.

² - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 46.

³ - شهيانز قرور، المرجع السابق، ص 82.

⁴ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 310.

يحق له مطالبة المرسل إليه بإظهار وثيقة الشحن قصد التحقق من صفته وإتمام عملية التسليم.¹

ويترتب على تنفيذ عملية التسليم انتهاء عقد النقل البحري للبضائع، غير أن مسؤولية الناقل لا تنقضي إلا إذا تم تسليم البضاعة سليمة وخالية من التلف أو العجز، ومن ثم فإن إخلال الناقل بهذا الالتزام قد يتحقق من خلال الامتناع عن التسليم أو التأخر فيه، أو تسليم البضاعة إلى غير صاحب الحق أو عدم تسليمها بالحالة التي شحنت بها، مما يترتب مسؤوليته عن الأضرار اللاحقة بالشاحن أو المرسل إليه.²

وقد نصت المادة 782 من القانون البحري الجزائري على التزام الناقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه القانوني أو من يمثله، والذي يطالب باستلامها بإظهار نسخة من وثيقة الشحن، وفي حالة عدم إصدار هذه الوثيقة يتم التسليم بناءً على تقديم وثيقة نقل صحيحة وذلك لتمكين الناقل من التحقق من هوية مستلم البضاعة وضمان تسليمها إلى صاحب الحق فيها.

الفرع الثاني: حالات انتفاء خطأ الناقل البحري للبضائع

يقر القانون البحري بوجود حالات محددة تمكن الناقل البحري من الانتفاء من المسؤولية، وذلك استناداً إلى اعتبارات قانونية تتعلق بطبيعة نشاط النقل البحري والمخاطر الملازمة له. وعليه، سنعمل في هذا الفرع على بيان مختلف الحالات التي يعفى فيها الناقل البحري للبضائع من المسؤولية، سواء تلك التي أوردها المشرع الجزائري ضمن أحكام القانون البحري، أو التي كرستها الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل البحري.

¹ - الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 54.

² - محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل، دار هومة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، ص 92.

أولاً: حالات انتفاء خطأ الناقل في القانون البحري الجزائري

يعفى الناقل البحري من المسؤولية إذا ثبت أن الضرر الذي أصاب البضاعة ناشئ عن أحد الأسباب التي ذكرتها المادة 803 من القانون البحري الجزائري وهي:¹

1_ حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية:

تعد هذه الحالة من بين الأسباب التي يمكن أن يستند إليها الناقل البحري للإعفاء من المسؤولية، غير أن هذا الإعفاء لا يتحقق بصورة تلقائية، بل يظل مشروطاً بتوافر جملة من الضوابط القانونية الصارمة. ويقصد بعدم الصلاحية للملاحة أن تكون السفينة عند بدء الرحلة البحرية غير مستوفية للشروط اللازمة للإبحار الآمن، سواء تعلق الأمر بسلامة هيكلها أو بكفاءة تجهيزاتها الفنية، أو بمدى تأهيل طاقمها، فالسفينة يجب أن تكون مهيأة تقنيا وبشرياً بما يضمن قدرتها على مواجهة مخاطر البحر وتأمين نقل البضائع في ظروف ملائمة.²

غير أن المشرع لا يكتفي بمجرد إثبات وجود هذه الحالة لإعفاء الناقل، بل يشترط وفقاً لما تقضي به المادة 604 من القانون البحري، أن يثبت هذا الأخير أنه قد بذل عناية كافية ومعقولة لجعل السفينة صالحة للملاحة قبل انطلاق الرحلة، ويتجسد هذا الالتزام في اتخاذ جميع التدابير الضرورية كإجراء الصيانة الدورية، وفحص مختلف الأجهزة والمعدات، والتأكد من صلاحية وسائل الشحن والتخزين، فضلاً عن اختيار طاقم مؤهل يتمتع بالكفاءة والخبرة اللازمة.

¹ - المادة 803 من القانون البحري الجزائري.

² - محمد دمانة، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم الاقتصادية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2006، ص 09.

وعليه، فإن مسؤولية الناقل في هذا الإطار تقوم على أساس بذل عناية لا على تحقيق نتيجة، بمعنى أنه لا يلزم بضمان صلاحية السفينة بشكل مطلق، وإنما يكفي أن يثبت أنه اتخذ كل ما يلزم من احتياطات معقولة وفقاً للمعايير المهنية السائدة.¹

2_ الأخطاء الملاحية

تعتبر الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو غيرهم من المندوبين البحريين المكلفين بالقيام بأعمال نيابة عن الناقل من الحالات الجوهرية التي يتيح القانون البحري الجزائري للناقل الاستناد إليها لإعفاء الناقل نفسه من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالبضائع، وفقاً لما نصت عليه المادة 803 من القانون البحري الجزائري.

تشمل الأخطاء الملاحية جميع التصرفات أو القرارات غير الصحيحة التي يقوم بها المسؤولون عن قيادة السفينة أو تنظيم رحلتها، والتي تؤدي مباشرة إلى وقوع ضرر للبضائع وتشمل على سبيل المثال لا الحصر: الخطأ في الملاحة أو سوء تقدير الظروف البحرية والأخطاء المرتكبة من المرشدين أو المندوبين البحريين الآخرين الذين يسند إليهم مهام تشغيلية أو إشرافية نيابة عن الناقل، بحيث يترتب على خطأهم الضرر المباشر للبضائع أو السفينة.²

3_ الحريق:

يُعتبر الحريق من الأسباب التي قد يستند إليها الناقل البحري للتخلص من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة أثناء تنفيذ عقد النقل البحري، غير أن المشرع لم يجعل من مجرد وقوع الحريق سبباً كافياً للإعفاء، بل اشترط أن يثبت الناقل أن الحريق يرجع إلى سبب أجنبي غير متوقع يستحيل دفعه أو تفادي آثاره. ومن ثم، يلتزم الناقل بإثبات السبب الحقيقي للحريق وبيان أنه لم يكن نتيجة تقصير أو إهمال من جانبه، إذ أن الحريق مجهول

¹ - المرجع نفسه، ص 10.

² - علي حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، مصر، 1978، ص 105.

السبب لا يمكن اعتباره حادثاً مفاجئاً أو قوة قاهرة تبرر الانتفاء من المسؤولية، الأمر الذي يؤدي إلى بقاء مسؤولية الناقل قائمة اتجاه الأضرار اللاحقة بالبضاعة.¹

كما لا يقتصر نطاق الإعفاء من المسؤولية على الأضرار الناجمة مباشرة على النيران بل يمتد كذلك إلى الأضرار المترتبة عن الدخان أو المياه المستعملة في إطفاء الحريق شريطة إثبات العلاقة السببية بين الحريق والضرر الذي أصاب البضاعة. غير أن هذا الإعفاء ينتفي متى ثبت أن الحريق نشأ بفعل الناقل البحري أو بخطئه الشخصي أو نتيجة إهماله في اتخاذ تدابير السلامة والوقاية اللازمة، لأن الخطأ الشخصي للناقل يحول دون تمسكه بسبب الإعفاء، ويجعله مسؤولاً عن كافة الأضرار الناتجة عن الحريق.²

وقد كرس المشرع الجزائري هذا الحكم بموجب المادة 803 الفقرة (ج) من القانون البحري الجزائري، التي نصت على أنه: "يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة مما يلي:..... الحريق، إلا إذا كان مسبباً من فعل أو خطأ الناقل.....".

4_ أخطار وحوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة:

تعتبر أخطار وحوادث البحر والمياه الصالحة للملاحة من الأسباب القانونية التي يمكن للناقل البحري الاستناد إليها للإعفاء من المسؤولية عن الأضرار أو الخسائر التي تلحق بالبضائع أثناء النقل، وفق ما نصت عليه المادة 803 من القانون البحري الجزائري.

وتعكس هذه الفئة المخاطر الطبيعية الملازمة للعمل البحري، والتي قد تنشأ أثناء الإبحار في البحار والممرات المائية، وتشمل جميع الظروف البحرية الخارجة عن إرادة الناقل والتي قد تؤدي إلى تلف البضاعة أو فقدانها.

¹ - محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، مصر، 1995، ص 100.

² - فاروق زايدي، المنازعات المتعلقة بعقد النقل البحري للبضائع وطرق تسويتها، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2016، ص 19.

5_ الإضرابات وإغلاق المستودعات أو المصانع:

يشكل الإضراب وإغلاق المستودعات أو المصانع أحد الأسباب القانونية التي يمكن للناقل الاستناد إليها للإعفاء من المسؤولية عن الأضرار أو التأخير الذي يلحق بالبضائع أثناء النقل البحري. ويعكس هذا السبب الظروف الخارجة عن إرادة الناقل والتي تؤدي إلى تعطيل عمليات النقل أو تسليم البضاعة جزئياً أو كلياً، بغض النظر عن الأسباب التي أدت إلى الإضراب أو الإغلاق. ويشمل هذا البند أي تعطيل للعمل أو عرقلة لسير العمليات التشغيلية للمستودعات أو المصانع.¹

6_ العيب الخفي

يشير هذا العنصر إلى الحالات التي تلحق بالبضاعة أضرار أو فقدان جزئي نتيجة عيب داخلي أو طبيعة خاصة للبضاعة نفسها، أو نقص يحدث أثناء النقل البحري، دون أن يكون هناك خطأ من الناقل، ويعد هذا السبب أحد أوجه الإعفاء من المسؤولية التي يتيحها القانون البحري للناقل لأنه يعكس حدود قدرته على التحكم بالبضاعة أثناء الرحلة، والعيب الخفي هو أي خلل موجود بالبضاعة من البداية ولكن غير ظاهر عند الفحص المبدئي ويظهر أثناء النقل. قد يكون نتيجة تصنيع خاطئ، مواد ضعيفة الجودة، أو عيوب مخفية لا يمكن اكتشافها بسهولة.²

7_ إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك:

يشير هذا السبب إلى الحالات التي يكون فيها الناقل البحري أو طاقم السفينة بالقيام بعمليات إنقاذ الأشخاص أو البضائع أثناء الرحلة البحرية، أو المحاولة في ذلك، مما قد يؤدي إلى تلف البضاعة أو التأخير في تسليمها ويعفى الناقل في هذه الظروف من

¹ - طورش تروبة فاطمة الزهراء، حمايدي شروق، حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، مذكرة لنيل شهادة الماستر

جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، 2022، ص 13.

² - كميلة أعراب، المرجع السابق، ص 192.

المسؤولية عن الأضرار الناتجة. ويعكس هذا البند مبدأ الأولوية الإنسانية والبحرية للأعمال الإنسانية على البضائع، حيث يعتبر التدخل لإنقاذ الأرواح أو الممتلكات سببا مشروعاً لتبرير أي تأخير أو تلف أو حتى نقصان في البضاعة، ويضع حماية الأفراد وسلامتهم فوق حماية الشحنة، وإنقاذ الأشخاص يشمل أي تدخل لإنقاذ الركاب أو بحارة أو أطقم سفن أخرى تعرضه للخطر في البحر.¹

8_ أخطاء الشاحن

يشير هذا العنصر إلى الحالات التي تلحق بالبضاعة أضرار أو خسائر نتيجة أخطاء الشاحن نفسه أثناء إعداد البضاعة للنقل، مثل التحريم أو التكييف، دون أن يكون للناقل أي دور في التسبب بها، ويعد هذا السبب أحد أوجه الإعفاء من المسؤولية للناقل لأنه يعكس مبدأ عدم تحميل الناقل مسؤولية أخطاء خارج إرادته.²

9_ الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل

يبين هذا السبب الحالات التي تحدث فيها أفعال خارجية تؤدي إلى وقوع حادث أو ضرر للبضاعة، ولا يكون للناقل أي دور فيها أو خطأ يساهم في حدوثه. ويعد هذا السبب أحد أوجه الإعفاء عن المسؤولية، لأنه يعكس مبدأ القانون البحري في تحميل المسؤولية فقط على الطرف المتسبب فعليا في الضرر، وليس على الناقل الذي لم يتدخل أو يخطئ والأفعال المسببة للحادث والأفعال الخارجية تشمل أي تصرف أو حادث صادر عن أطراف أخرى خارج نطاق سلطة الناقل.³

10_ القوة القاهرة

¹ - أمير خالد عدلي، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، منشأة المعارف، مصر، 2000، ص 84.

² - حنان إبراهيم، محمد فتحي، حاحة عبد العالي، مسؤولية الناقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2018-2019.

³ - مراد بسعيد، مسؤولية الناقل للبضائع في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون النقل كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2004، ص 51.

تعد القوة القاهرة أحد الأسباب القانونية التي يتيح القانون البحري الجزائري للناقل الاستناد إليها للإعفاء من المسؤولية عن الأضرار والخسائر التي تلحق بالبضائع أثناء النقل وفق المادة 803 من القانون البحري الجزائري.

وتعكس القوة القاهرة الأحداث الخارجية تماما عن إرادة أي طرف والتي لا يمكن توقعها أو تقادي أثارها، بحيث تصبح الوقائع الناتجة عنها خارجة عن السيطرة البشرية، بما فيها السيطرة المهنية للناقل على السفينة والبضاعة. وتعرف القوة القاهرة بأنها حدث مفاجئ خارجي، وغير متوقع، ولا يمكن منعه أو تقادي نتائجه، رغم اتخاذ جميع التدابير اللازمة.¹

11_السبب الأجنبي العام

يشير هذا البند إلى الحالات التي تحدث فيها أضرار أو خسائر للبضاعة نتيجة أسباب خارجية لا يمكن تحميل الناقل مسؤوليتها مباشرة سواء كانت طبيعية أو بشرية أو غير متوقعة، ويتيح القانون للناقل الاستناد إلى هذا السبب للإعفاء من المسؤولية، إذا استطاع أن يثبت أن الضرر لم يحدث نتيجة خطأ شخصي له أو لمندوبيه. ويعرف هذا السبب بالسبب الأجنبي العام لأنه يعمل كخيار عام لإعفاء الناقل عن المسؤولية عندما تقع أضرار لا يمكن ربطها مباشرة بسلوك الناقل أو تابعيه، بحيث يعتبر السبب الأجنبي العام أو الحادثة الخارجية كل حدث أو ظرف خارجي لم يكن تحت سيطرة الناقل أو تابعيه، ولم يسهم فيه بأي شكل.²

¹ - فيصل عمار، "تطبيق القوة القاهرة على النقل البحري كحالة من حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 07، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص 273.

² - انظر المادة 803 الفقرة (ل) من القانون البحري الجزائري.

ثانيا: في اتفاقية هامبورغ

وضعت هذه الاتفاقية بالفعل ثلاث حالات أساسية للإعفاء من مسؤولية الناقل البحري وهي استثناءات مهمة لأنها تحد من نطاق المسؤولية المفترضة على الناقل، لنلخصها بشكل منظم:¹

1_ عند حالة إنقاذ الأرواح والأموال في البحر

يكفي أن تكون التدابير موجهة لإنقاذ الأرواح حتى لو كانت مبالغ فيها، فالناقل يعفى من المسؤولية. والأموال يشترط أن تكون التدابير لإنقاذ الأموال أو الممتلكات معقولة، أي أن الناقل لا يعفى إلا إذا اتخذ إجراءات غير متناسبة أو غير مبررة.

2_ في حالة الحريق:

هذه الحالة جاءت استثناء من القاعدة العامة التي تقوم على الخطأ أو الإهمال المفترض في حالة الحريق، يقع عبء الإثبات على الشاحن أو المدعي لإثبات أن الحريق كان نتيجة خطأ أو إهمال من الناقل أو تابعيه، أي أن الناقل يستفيد من قرينة لصالحه بعكس باقي الحالات التي يفترض فيها خطؤه.

3_ في حالة نقل الحيوانات الحية:

الناقل لا يسأل عن الهلاك أو التلف أو التأخير الناتج عن المخاطر الطبيعية المرتبطة بالحيوانات الحية. بشرط أن يثبت أنه نفذ تعليمات الشاحن الخاصة بالنقل. إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير راجعا لهذه المخاطر، يفترض إعفاء الناقل، إلا إذا ثبت أن السبب يعود إلى خطأ أو إهمال منه أو من مستخدميه أو وكلائه، هذه الحالات الثلاث تعكس توازنا بين حماية مصالح الشاحن وبين الاعتراف بالظروف الاستثنائية التي قد تواجه الناقل البحري.

¹ فتاحي محمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري واتفاقية هامبورغ، مجلة الحقيقة، العدد 35 ص 65-66.

المبحث الثاني: آثار قيام أساس المسؤولية

إن قيام قرينة الخطأ تجعل الناقل يتحمل المسؤولية في مواجهة الشخص المضرور حيث ينشأ حقه في مطالبته بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة أو عن الخسائر الناتجة عن عدم تنفيذ التزاماته أو تنفيذها على نحو معيب، غير أن هذا الحق لا يكفي بذاته لتحقيق الحماية القانونية، ما لم يقترن بإمكانية استعماله عن طريق دعوى قضائية تمكن صاحب الشأن من إلزام الناقل بجبر الضرر، ومن ثم فإن دعوى المسؤولية تمثل الأثر المباشر لقيام مسؤولية الناقل البحري، إذ تعد الوسيلة القانونية التي يلجأ إليها الشاحن أو المرسل إليه أو كل من له مصلحة للمطالبة بحقوقه متى تعذر الوصول إلى تسوية ودية.

ولما كانت المنازعات الناشئة عن النقل البحري للبضائع تتسم بخصوصية تفرضها طبيعة هذا النشاط وما يحيط به من اعتبارات فنية وتجارية، فإن دعوى المسؤولية لا تخضع للقواعد العامة فحسب، وإنما تحكمها أحكام خاصة تنظم شروط مباشرتها والجهات التي ترفع منها وضدها، ولذلك يقتضي الأمر التطرق في (المطلب الأول) إلى بيان أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع، أما في (المطلب الثاني) سنبين أثر دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

المطلب الأول: الأحكام الموضوعية والإجرائية المنظمة لدعوى المسؤولية

تخضع دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع لجملة من الأحكام الموضوعية والإجرائية التي تنظم كيفية مباشرتها وممارستها أمام الجهات القضائية المختصة، وذلك بالنظر إلى خصوصية العلاقات القانونية الناشئة عن عقد النقل البحري وما يثيره من منازعات تتعلق بهلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها، وتكتسي هذه الأحكام أهمية بالغة لأنها تحدد الإطار القانوني الذي تُمارس من خلاله الدعوى، بما يضمن حماية حقوق الأطراف وتحقيق الاستقرار في المعاملات البحرية.

وتشمل هذه الأحكام تحديد أطراف الدعوى الذين تثبت لهم أو عليهم الصفة في الخصومة وكذا بيان الجهة القضائية المختصة بالنظر في منازعات النقل البحري للبضائع إضافة إلى الإخطار الذي يُعد إجراءً مهماً لإثبات الضرر والمحافظة على حقوق المضرور.

وعليه يقتضي البحث التطرق إلى أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع (الفرع الأول)، ثم دراسة الجهة القضائية المختصة (الفرع الثاني)، وأخيراً بيان أحكام الإخطار (الفرع الثالث).

الفرع الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

عند الحديث عن أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع، فإننا بصدد الكلام عن فئتين تتمثل الأولى في أصحاب الحق في رفع الدعوى (أولاً)، وتتمثل الفئة الثانية في الأشخاص الذين ترفع عليهم الدعوى (ثانياً).

أولاً: أصحاب الحق في رفع الدعوى

يقصد بالمدعي الشخص الذي يلجأ إلى القضاء للمطالبة بحق يدعي ثبوته في مواجهة شخص آخر، ويطلق على هذا الأخير اسم المدعى عليه، ولا يكفي لرفع الدعوى أن يدعي الشخص وجود حق له، بل يجب أن تتوافر فيه الصفة والمصلحة، وإلا تعين على القاضي التصريح بعدم قبول الدعوى لانتفاء أحد شروط التقاضي.¹

وتتحقق الصفة بمجرد قيد الدعوى في سجل أمانة ضبط المحكمة، وتظل قائمة إلى غاية الفصل فيها بحكم نهائي، وبالنظر إلى الطبيعة الخاصة لعقد النقل البحري للبضائع فإن الحق في رفع الدعوى لا يقتصر على الشاحن وحده، وإنما يمتد كذلك إلى كل من ترتبت له آثار العقد أو استفاد منه. فبالرغم من أن عقد النقل يبرم بين الناقل والشاحن، إلا

¹ - انظر المادة 13 من الأمر رقم 09/08 المؤرخ في 25 فيفري 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجريدة الرسمية، العدد 21، الصادر بتاريخ 23 أبريل 2008 المعدل والمتمم بالقانون 13/22.

أن المرسل إليه والمؤمن لهما أيضا صفة مباشرة الدعوى متى لحقهما ضرر نتيجة إخلال الناقل بالتزاماته.¹

1_الشاحن

الشاحن هو الشخص الذي يسلم البضاعة إلى الناقل ويتولى إبرام عقد النقل البحري معه، ويعد الشاحن صاحب المصلحة الأولى في تنفيذ عملية النقل على الوجه المتفق عليه لذلك يثبت له الحق في الرجوع على الناقل البحري متى أخل هذا الأخير بالتزاماته العقدية.²

ويستند رجوع الشاحن على الناقل إلى أساس المسؤولية العقدية، إذ يلتزم الناقل بنقل البضاعة كاملة وسليمة وتسليمها في الميعاد المتفق عليه، فإذا ترتب عن إخلاله بهذا الالتزام ضرر للشاحن، جاز لهذا الأخير المطالبة بالتعويض، ويظل للشاحن حق الرجوع على الناقل في كل الأحوال، سواء تسلم البضاعة بنفسه في ميناء الوصول أو سلمت إلى شخص آخر كما لا يتأثر هذا الحق بإمكانية تعيين المرسل إليه أو عدم تعيينه، ولا يكون سند الشحن قبلا للتداول أو غير قابل لذلك بحسب طبيعته.³

غير أنه ينبغي مراعاة أن عقد النقل قد يبرم أحيانا لمصلحة الغير، وفي هذه الحالة لا يحول حق الشاحن في الرجوع على الناقل دون حق الشخص الذي أبرم العقد لمصلحته في الرجوع بدوره على الناقل للمطالبة بتنفيذ التزاماته أو التعويض عن الضرر اللاحق به.⁴

¹ عبد الوهاب بوضرسة، الشروط العامة والخاصة لقبول الدعوى، الطبعة الثانية، دار هومة، الجزائر، 2006، ص 14.

² انظر المادة 749 من القانون البحري الجزائري.

³ بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 307.

⁴ المرجع نفسه، ص 308.

2_المرسل إليه:

يقصد به الشخص الذي تعاقد معه الشاحن من أجل تسليم البضاعة عند وصولها إلى ميناء الوصول، ويستمد هذا الشخص حقه في الرجوع على الناقل البحري من كونه صاحب المصلحة في استلام البضاعة، رغم أنه ليس طرفاً أصلياً في عقد النقل، ومن ثم يحق له مطالبة الناقل بتسليم البضاعة، كما يجوز له رفع دعوى المسؤولية ضده متى لحق البضاعة هلاك أو تلف أو تأخير، شريطة أن يكون اسمه وارداً في سند الشحن.¹

والأصل أن عقد النقل البحري يبرم بين الشاحن والناقل، غير أن آثاره قد تمتد إلى شخص ثالث هو المرسل إليه،² ففي كثير من الحالات يبرم الشاحن العقد لحساب هذا الأخير، كما هو الشأن بالنسبة للشركات التي ترسل البضائع إلى فروعها أو وكلائها. وبذلك ينشأ للمرسل إليه حق مباشر في مواجهة الناقل، فيستطيع أن يطالبه بتنفيذ التزامه بتسليم البضاعة، وأن يطالبه بالتعويض عن الأضرار التي أصابته، وذلك في الحدود ووفقاً للشروط التي يتضمنها عقد النقل.³

3_المؤمن:

هو الجهة التي تتحمل عبء تعويض المؤمن له عن الأضرار التي تصيب البضاعة نتيجة تحقق الخطر المؤمن منه، ورغم أن شركة التأمين لا تعد طرفاً في عقد النقل البحري إلا أنها تملك حق الرجوع على الناقل إذا ثبت أن هذا الأخير هو المتسبب في الضرر أو الخسارة التي لحقت بالبضاعة. ويستند هذا الحق إلى عقد التأمين المبرم بين المؤمن والمؤمن له، إذ متى قامت شركة التأمين بدفع التعويض للمؤمن له أو للمرسل إليه، فإنها

¹ - بن دوش سيد أحمد، دعوى مسؤولية الناقل في التشريع الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 03 العدد السابع، 2012، ص 314.

² - بوزينة محمد ياسين، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 05 العدد 08، 2014، ص 2015.

³ - العربي بوكعبان، القانون البحري، منشورات الألفية الثالثة، الجزائر، 2010، ص 138.

تحل محله قانونا في مواجهة الناقل البحري، ويصبح لها الحق في مطالبة بما دفعته من تعويض، في حدود المبلغ الذي أدته للمؤمن له، ويعرف هذا الحل بالحلو القانوني أو عقد الحل، والذي يخول للمؤمن ممارسة جميع الحقوق والدعاوى التي كانت للمؤمن له قبل الناقل.¹

4_الغير:

أجاز المشرع الجزائري، استنادا إلى القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية، لكل شخص أجنبي عن عقد النقل البحري أن يرجع على الناقل إذا أصابه ضرر بسبب هلاك البضاعة أو تلفها أو حتى بسبب التأخير في تسليمها. ولا يشترط في هذه الحالة أن تكون بين الغير والناقل رابطة تعاقدية، لأن أساس الدعوى هنا ليس عقد النقل، وإنما المسؤولية التقصيرية غير أن قبول دعوى الغير يقتضي إثبات أركان المسؤولية، وذلك بإثبات خطأ الناقل والضرر الذي أصاب الغير، ثم قيام علاقة سببية مباشرة بين الخطأ والضرر

فإذا تمكن الغير من إثبات هذه العناصر، كان له الحق في مطالبة الناقل بالتعويض عن الضرر الذي لحقه.²

ثانيا: الطرف الذي ترفع ضده الدعوى

يمثل الناقل الطرف الثاني والأصيل في دعوى التعويض، إذ يعد المدعى عليه الذي توجه إليه المطالبة القضائية ابتداءً من غير أن هذه الصفة لا تقتصر عليه وحده، بل قد تمتد في بعض الحالات إلى تابعيه أو وكلائه متى كان لهم دور في إحداث الضرر أو في تنفيذ التزامات النقل. كما أن تحديد صفة الناقل المسؤول عن الأضرار الناجمة عن النقل

¹ - أنظر المادة 118 من الأمر 07/95، المؤرخ في 25 جانفي 1995، المتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم بالقانون

04/06، المؤرخ في 10 فيفري 2006، جريدة رسمية، عدد 13، سنة 2006.

² - بن ددوش سيد أحمد، المرجع السابق، ص 314.

البحري للبضائع يختلف بحسب طبيعة العقد المبرم، إذ تختلف الأحكام في عقد النقل المثبت بسند شحن في عقد إيجار السفينة.

1_ الناقل البحري في حالة عقد النقل البحري المبرم بموجب سند شحن :

في إطار عقد النقل البحري المثبت بسند شحن، توجه دعوى التعويض في الأصل إلى الناقل المتعاقد، باعتبار الشخص الذي ارتبط مع الشاحن بعقد النقل والتزم بتنفيذه. غير أن المسؤولية قد تمتد إلى الناقل الفعلي إذا عهد إليه بتنفيذ الرحلة البحرية كلها أو جزء منها وكان الضرر قد نشأ أثناء مباشرته لعملية النقل، كذلك يجوز لصاحب الحق في التعويض أن يرجع على أحد تابعي الناقل البحري متى ثبت مساهمته في وقوع الضرر، كما يمكن للمضرور أن يوجه دعواه إلى مجهز السفينة إذا توافرت فيه صفة الناقل، باعتباره المسؤول عن استغلال السفينة وتنفيذ التزامات النقل.¹

أ_ الناقل المتعاقد وتابعيه:

تنشأ المسؤولية المدنية في عقد النقل البحري للبضائع متى أخل الناقل بالتزامات الملقاة على عاتقه بموجب العقد. ويعد الناقل المتعاقد أول من يتحمل هذه المسؤولية باعتباره الطرف الذي ارتبط مع الشاحن بعقد النقل، ومن ثم، يكون محل الملاحقة القضائية عن كل ضرر أو خسارة تصيب البضاعة أثناء الرحلة البحرية، وذلك طبقاً لأحكام المادة 802 من القانون البحري الجزائري.²

وقد يلجأ الناقل المتعاقد إلى الاستعانة بناقلين آخرين لإتمام بعض مراحل النقل أو كلها، غير أن ذلك لا يعفيه من المسؤولية اتجاه صاحب الحق. فإذا أصدر وثيقة شحن مباشرة تشمل جميع مراحل النقل، ظل مسؤولاً عن الأضرار التي تقع أثناء تنفيذ العقد، ولو

¹ - بالعودة إلى أحكام المادة 754 من القانون البحري الجزائري "فإنه في حال ما لم يبين اسم الناقل في سند الشحن اعتبر المجهز هو الناقل".

² - انظر المادة 802 من القانون البحري الجزائري.

كان التنفيذ قد تم بواسطة ناقلين آخرين. وقد نظم المشرع الجزائري في هذه الحالة في المادة 764 من القانون البحري الجزائري، التي تقضي بأنه عند إصدار وثيقة شحن مباشرة لا يجوز للناقلين المتعاقبين إصدار وثائق مستقلة عن المراحل التي يتولونها، إلا إذا تضمنت هذه الوثائق بياناً صريحاً يفيد أن النقل يتم في إطار وثيقة شحن مباشرة، كما لا تكون الشروط أو التحفظات الواردة في هذه الوثائق حجة إلا في العلاقة بين الناقلين أنفسهم.¹

ويستفاد من أحكام المادتين 764 و765 ق ب، أن صاحب الحق يستطيع الرجوع على أي ناقل من الناقلين المتدخلين في عملية النقل للمطالبة بالتعويض الكامل عن الضرر ويكون هذا الناقل ملزماً بالأداء نيابة عن الباقيين، ثم يحق له بعد ذلك الرجوع عليهم لاسترداد ما دفعه، وهو ما يجسد فكرة المسؤولية التضامنية بين الناقلين.²

بـ الناقل الفعلي:

يقصد بالناقل الفعلي ذلك الشخص الذي يعهد إليه الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية النقل البحري كلها أو جزء منها، فإذا تولى الناقل الفعلي تنفيذ النقل بكامله، تحمل وحده المسؤولية عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة، ويلتزم بتعويض صاحب الحق عنها.

أما إذا اقتصر دوره على تنفيذ مرحلة معينة من مراحل النقل، فإن مسؤوليته لا تقوم إلا بالنسبة للأضرار التي وقعت خلال الفترة التي كانت البضاعة فيها تحت حراسته وفي عهده. أما الأضرار التي تقع قبل تسلمه للبضاعة أو بعد انتقالها إلى ناقل آخر، فإن المسؤولية عنها تقع على عاتق من كانت البضاعة تحت يده وقت حدوث الضرر.³

وبناء على ذلك، يكون لصاحب المصلحة الحق في الرجوع بالتعويض على الناقل المتعاقد أو على الناقل الفعلي، كما يجوز له مقاضاتها معاً، باعتبار أن المسؤولية بينها تقوم

¹ - بوزينة محمد ياسين، المرجع السابق، ص 217.

² - المرجع نفسه، ص 218.

³ - انظر المادة 765 من القانون البحري الجزائري.

على أساس التضامن. فإذا قام أحدهما بأداء التعويض، جاز له بعد ذلك الرجوع على الآخر بدعوى الرجوع، متى ثبت أن هذا الأخير هو المسؤول الحقيقي عن الضرر.¹

1_ الناقل البحري في حالة النقل البحري على سفينة مؤجرة:

تختلف صفة الناقل البحري في عقود إيجار السفينة تبعا لنوع الإيجار المبرم إذ قد يكون الإيجار لمدة زمنية محددة أو لرحلة معينة مع احتفاظ المالك بإدارة السفينة، أو إيجارا لهيكل السفينة دون تجهيزها. ويترتب على اختلاف هذه الصور تحديد الشخص الذي يكتسب صفة الناقل ويتحمل المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة.

أ_ الناقل البحري في حالة إيجار السفينة لمدة محددة:

في هذا النوع من الإيجار يتفق المؤجر والمستأجر على وضع السفينة تحت تصرف المستأجر لمدة معينة، تبدأ من تاريخ تسليمها له وتنتهي بانقضاء الأجل المحدد في العقد وخلال هذه المدة تكون للمستأجر سلطة استغلال السفينة واستعمالها في عمليات النقل ولذلك تثبت له صفة الناقل البحري دون مالك السفينة، طبقا للمادة 701 من القانون البحري الجزائري، ويكون هو المسؤول عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة.²

ب_ الناقل البحري في حالة إيجار السفينة مع احتفاظ المؤجر بإدارتها:

إذا كان عقد الإيجار لا ينقل إلى المستأجر سوى حق الانتفاع بالسفينة، مع بقاء إدارتها التجارية في يد المؤجر، فإن هذا الأخير يظل محتفظا بصفة الناقل البحري. وبذلك يتحمل المؤجر المسؤولية اتجاه الشاحن أو المرسل إليه عن الأضرار الناتجة عن تنفيذ عقد النقل، ويجوز الرجوع عليه قضائيا للمطالبة بالتعويض، وفقا لما تقضي به المادة 651 من القانون البحري الجزائري.³

¹ - بوزونية محمد ياسين، المرجع السابق، ص 218.

² - انظر المادة 701 من القانون البحري الجزائري.

³ - انظر المادة 651 من القانون البحري الجزائري.

ج. الناقل البحري في حالة إيجار السفينة بهيكلها أو غير المجهزة:

يقوم هذا النوع من الإيجار على تسليم السفينة إلى المستأجر وهي غير مجهزة أو غير مسلحة، بحيث يتولى هذا الأخير وعلى نفقته الخاصة، تجهيزها وتزويدها بالطاقم اللازم لجعلها صالحة للملاحة. وبما أن المستأجر يتولى في هذه الحالة الإدارة التجارية والفنية للسفينة، فإنه يكتسب صفة الناقل البحري، ويصبح المسؤول الوحيد عن جميع الأضرار التي قد تلحق بالبضاعة، بما في ذلك التزامه بتعويض الشاحن أو المرسل إليه عما يصيبهما من ضرر.¹

الفرع الثاني: اختصاص النظر في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع:

في إطار تسوية النزاعات الناشئة عن مسؤولية الناقل البحري للبضائع، والمتعلقة أساسا بالخلاف القائم بين المدعي والناقل، يمكن للأطراف اللجوء إلى إحدى الجهتين المختصتين للفصل في هذا النزاع، إذ يجوز عرض القضية أمام الجهات القضائية المختصة باعتبارها الجهة الأصلية للفصل في المنازعات (أولا) كما يمكن للأطراف الاتفاق على إحالة النزاع إلى التحكيم كوسيلة بديلة لحله (ثانيا).

أولاً: الجهة القضائية المختصة للفصل في منازعات مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تُعد مسألة تحديد الجهة القضائية المختصة للفصل في منازعات النقل البحري للبضائع من القضايا المحورية التي يضبطها القانون حيث تخضع قواعد الاختصاص النوعي للنظام العام الأمر الذي يخول للقاضي إثارته تلقائياً وفي أي مرحلة من مراحل الدعوى. وعلى العكس من ذلك، فإن قواعد الاختصاص المحلي لا تكتسي نفس الطبيعة، إذ لا يجوز للمحكمة إثارتها من تلقاء نفسها، وإنما يتعين على الخصم التمسك بالدفع بعدم الاختصاص الإقليمي قبل الخوض في موضوع النزاع، وإلا سقط حقه في ذلك. وقد نظم المشرع الجزائري هذه المسألة ضمن أحكام القانون البحري، في حين خلت اتفاقية بروكسل 1924 من تحديد

¹ - انظر المادة 730 من القانون البحري الجزائري.

الجهة القضائية المختصة¹، بخلاف اتفاقية هامبورغ 1978 التي تناولت هذه المسألة صراحة.²

1_ الجهة القضائية المختصة نوعيًا للفصل في منازعات الناقل البحري للبضائع:

يقصد بالاختصاص النوعي تحديد الجهة القضائية المخولة قانونا بالفصل في نوع معين من المنازعات بالنظر إلى موضوع الدعوى وطبيعتها، ويُعد من النظام العام، بحيث لا يجوز للأطراف الاتفاق على مخالفته، كما يجوز للقاضي إثارته تلقائيًا في أي مرحلة من مراحل الدعوى.³

ويعتبر عقد النقل البحري للبضائع من العقود التجارية بحسب الموضوع والشكل، لذلك فإن المنازعات الناشئة عنه تدخل ضمن اختصاص القضاء التجاري المتخصص، بالنظر إلى ما تتسم به هذه المنازعات من طبيعة تقنية وتجارية دقيقة تستوجب خبرة خاصة في المجال البحري والتجاري وقد أحال المشرع الجزائري في تحديد الجهة القضائية المختصة نوعيًا إلى القواعد العامة الواردة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية المعدل والمتمم لاسيما أحكام القانون رقم 13-22 الذي كرس نظام المحاكم التجارية المتخصصة ومنحها صلاحية الفصل في المنازعات التجارية، ومن بينها منازعات النقل البحري للبضائع.⁴

وتتميز هذه المنازعات بخصوصية فنية وتقنية مرتبطة بالنشاط البحري، الأمر الذي استوجب إسناد النظر فيها إلى قضاء متخصص قادر على الإحاطة بالجوانب القانونية والتجارية المتعلقة بعقود النقل البحري. ولهذا الغرض، تتشكل المحكمة التجارية المتخصصة من أقسام يرأس كل منها قاضٍ يساعده مساعدين يتمتعان بخبرة في المسائل التجارية، ويتم

¹ - اتفاقية بروكسل لسنة 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، الموقع بـ بروكسل بتاريخ 25

أوت 1924، دخلت حيز النفاذ في 2 جوان 1931.

² - حياة شتوان، المرجع السابق، ص 223.

³ - المرجع نفسه، ص 223.

⁴ - سي فضيل الحاج، المرجع السابق، ص 351.

اختيارهم وفق الشروط والإجراءات المحددة قانوناً. كما أخضع المشرع رفع الدعوى التجارية لإجراء الصلح الوجوبي قبل مباشرة الخصومة القضائية، حيث نصت المادة 536 مكرر 4 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على ضرورة إجراء محاولة صلح أمام المحكمة التجارية المتخصصة قبل قيد الدعوى وذلك بهدف تشجيع التسوية الودية وتقليل المنازعات القضائية.

وفي حال فشل الصلح، تُرفع الدعوى بعريضة افتتاحية وفق الأوضاع والشروط المنصوص عليها قانوناً، والتي يجب أن تتضمن البيانات الجوهرية المتعلقة بأطراف الدعوى وموضوعها وأسانيدھا القانونية، مع إرفاق الوثائق والمستندات المؤدية لها، كما يجب احترام قواعد التكليف بالحضور والآجال القانونية المقررة ضماناً لحقوق الدفاع وتحقيقاً لمبدأ المواجهة بين الخصوم.¹

1_الجهة القضائية المختصة محليا للفصل في منازعات مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يقصد بالاختصاص المحلي تحديد المحكمة المختصة إقليمياً بالنظر في النزاع تبعاً لمكان ممارسة نشاطها القضائي، ويهدف إلى توزيع الدعاوى بين الجهات القضائية المختلفة وفق ضوابط قانونية محددة.²

وقد نظم المشرع الجزائري قواعد الاختصاص المحلي ضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، حيث جعل الأصل انعقاد الاختصاص لمحكمة موطن المدعى عليه، باعتبارها القاعدة العامة في الدعاوى المدنية والتجارية، غير أنه أجاز في المواد التجارية بعض الاستثناءات مراعاةً لطبيعة المعاملات التجارية وما تتطلبه من سرعة ومرونة.³

¹ - زهية زيري، "الطرق البديلة لحل النزاعات طبقاً لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري"، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون، تخصص قانون المنازعات، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2015، ص 36.

² - أنظر المادة 52 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري.

³ - أنظر المادة 47 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

وبالنظر إلى أن عقد النقل البحري يدخل ضمن نطاق الأعمال التجارية، فإنه يجوز رفع الدعوى أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها مكان إبرام العقد أو تنفيذ الالتزام أو تسليم البضاعة، وهو ما ينسجم مع خصوصية النشاط التجاري والبحري.¹

كما أن الطابع الدولي الذي يميز عقود النقل البحري أدى إلى منح الأطراف إمكانية الاتفاق على تحديد الجهة القضائية المختصة إقليمياً، سواء على المستوى الوطني أو الدولي، شريطة عدم مخالفة قواعد النظام العام.² وتبرز أهمية هذا الاتفاق في العقود البحرية بالنظر إلى تعدد جنسيات الأطراف وتنوع موانئ الشحن والتفريغ، الأمر الذي قد يؤدي إلى صعوبة تحديد المحكمة المختصة.³

وقد نصت المادة 745 من القانون البحري الجزائري على إمكانية رفع الدعوى أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ متى كان أحدهما واقعاً داخل الإقليم الجزائري، وذلك تسهيلاً لإجراءات التقاضي وتقريباً للقضاء من أطراف العلاقة التعاقدية.

كما عزز المشرع هذا الاتجاه من خلال استحداث المحاكم التجارية المتخصصة بموجب المرسوم التنفيذي رقم 23-53، الذي حدد اختصاصها الإقليمي عبر مختلف الجهات القضائية، بهدف تكريس قضاء تجاري متخصص يتلاءم مع طبيعة المنازعات التجارية والبحرية الحديثة.⁴

¹ - أنظر المادة 39 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

² - سي فضيل الحاج، المرجع السابق، ص 356.

³ - أنظر المادة 745 الفقرة الأولى من القانون البحري الجزائري.

⁴ - المرسوم التنفيذي رقم 53/23، صادر بتاريخ 14 جانفي 2023، المتعلق بتحديد الاختصاص الإقليمي للمحاكم التجارية المتخصصة، جريدة رسمية عدد 2، الصادر في 15 يناير 2023.

ثانيا: التحكيم واختصاص النظر في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يعد التحكيم وسيلة بديلة عن القضاء لتسوية النزاعات، وقد كرسته المادة 37 من اتفاقية لاهاي لسنة 1907¹، حيث يقوم على اتفاق الأطراف على عرض نزاعهم على هيئة تحكيمية بدلا من القضاء. ويتميز التحكيم بالمرونة والسرعة والحياد، مما جعله مفضلا في المنازعات التجارية، لاسيما الدولية منها².

1_ الاختصاص التحكيمي في القانون الجزائري:

رغم عدم النص صراحة على التحكيم في التشريع البحري الجزائري، إلا أن اللجوء إليه يبقى ممكنا بالرجوع إلى القواعد العامة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، فوفقا للمادة 1006 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، يجوز اللجوء إلى التحكيم في الحقوق القابلة للتصرف، دون المساس بالنظام العام، كما يقتصر ذلك بالنسبة للأشخاص المعنوية العامة على علاقتهم الاقتصادية الدولية أو الصفقات العمومية. وفي مجال النقل البحري للبضائع يجوز لكل من الناقل وصاحب البضاعة الاتفاق على التحكيم، سواء كان الناقل شخصا طبيعيا أو معنويا، عاما أو خاصا.

وتتص المادة 1007 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، على إمكانية إدراج شرط التحكيم في العقد، بينما تشترط المادة 1008 إثباته بالكتابة كما يمكن الاتفاق على التحكيم بعد نشوء النزاع وفق المادة 1011، ويعرض النزاع أمام هيئة التحكيم من قبل الأطراف أو أحدهم طبقا للمادة 1010.

¹ - اتفاقية لاهاي 1907 المتعلقة بالتسوية السلمية الدولية، الموقعة بمدينة لاهاي بتاريخ 18 أكتوبر 1907.

² - يخلف توري، تسوية النزاعات الدولية بالطرق السلمية، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد 07، العدد 02، 2018، ص 300.

انظر أيضا بلباقي بومدين، التحكيم في المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري، رسالة دكتوراه، فرع قانون خاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص 58.

2_ الاختصاص التحكيمي في اتفاقية هامبورغ:

أقرت المادة 22 من قواعد هامبورغ حرية الأطراف في اللجوء إلى التحكيم، بما في ذلك إدراج شرط التحكيم في سند الشحن، كما منحت للمدعي حق اختيار مكان التحكيم بين عدة خيارات، منها مقر المدعى عليه أو مكان إبرام العقد أو ميناء الشحن أو التفريغ، أو أي مكان متفق عليه.

وأوجبت الفقرة الرابعة من نفس المادة تطبيق قواعد الاتفاقية على النزاع بينما قضت الفقرة الخامسة ببطالان الشروط المخالفة لأحكامها، دون أن يمتد ذلك إلى شرط التحكيم ذاته. وفي حال إبرام اتفاق التحكيم بعد النزاع، يتمتع الأطراف بحرية أوسع في تحديد إجراءاته.

الفرع الثالث: إجراءات رفع دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تخضع دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع لجملة من الإجراءات الشكلية التي أقرها المشرع، بهدف الإسراع في حسم المنازعات وتحقيق الثبات في المعاملات البحرية ويعد الإخطار من أهم هذه الإجراءات، إذ يلتزم المتضرر بإبلاغ الناقل بما لحق البضاعة من ضرر أو نقص داخل أجل محدد، بما يمكنه من التحقق من الواقعة، ويعتبر في العديد من الحالات شرطاً أساسياً لقبول الدعوى.

أولاً: تعريف الإخطار:

لم يضع المشرع الجزائري في القانون البحري، كما لم تتضمن الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، تعريفاً محدداً للإخطار، بل ترك أمر تحديد مفهومه للفقهاء والقضاء. وقد عرفه الفقيه الفرنسي "ترويدر" بأنه تعبير عن عدم القبول ورفض افتراض مطابقة التسليم للشروط المتفق عليها، خاصة عند وجود قرينة تفيد التسليم السليم للبضاعة.¹

¹ - الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 149.

ويفهم من ذلك أن الإخطار هو إعلان من المرسل إليه يعبر فيه عن عدم رضاه عن حالة البضائع المستلمة، بسبب ما لحقها من تلف وأضرار مقارنة بالحالة التي كانت عليها قبل تسليمها من طرف الشاحن إلى الناقل وقبل بدء الرحلة البحرية، وقد نص المشرع الجزائري في المادة 790 من القانون البحري على حالات وجوب الإخطار، خاصة عندما يتعلق الأمر بالخسائر أو الأضرار التي تصيب البضاعة.¹

ثانيا: شروط الإخطار:

يتطلب الإخطار الصحيح توفر شرطين أساسيين:

1_ أن يكون الإخطار مكتوبا:

اشترط المشرع أن يتم الإخطار في شكل مكتوب دون أن يفرض شكلا محددا، مما يمنح الأطراف مرونة في إثباته، وبالتالي يمكن أن يكون الإخطار ثابتا في سند الشحن، أو في وثيقة التسليم، أو في محرر مستقل يعد خصيصا لهذا الغرض. كما يمكن أن يتم عبر وسائل الاتصال الحديثة بشرط أن يتضمن بيانات واضحة وصريحة حول الضرر، ومع ذلك، فإن الكتابة هنا لا تعد شرطا لانعقاد الحق في الدعوى، وإنما وسيلة لإثبات واقعة الإخطار وحجيتها.²

2_ أن يكون الإخطار واضحا ومحددا:

يجب أن يتضمن الإخطار وصفا دقيقا لطبيعة الضرر أو النقص الذي لحق بالبضاعة مع تجنب العبارات العامة أو المبهمة، فالغرض الأساسي منه هو تمكين الناقل من فهم طبيعة الضرر ومجاليه بدقة، حتى يتمكن من مباشرة حقه في المعاينة والتحقق

¹ - نص المادة 790 من القانون البحري الجزائري.

² - انظر المادة 790 من القانون البحري الجزائري.

وإعداد وسائل دفاعه، وهو ما يجعل عنصر الوضوح والتحديد شرطا جوهريا في فعالية الإخطار.¹

ثالثا: الأطراف المعنية بالإخطار:

حددت المادة 790 من القانون البحري الجزائري في فقرتها الأولى الأطراف المخول لها القيام بعملية الإخطار عند وقوع خسائر أو أضرار تلحق بالبضائع، ويستفاد من ذلك أن الإخطار يعد إجراء قانونيا يمارسه كل من له مصلحة مشروعة فيه، وعلى رأسهم المرسل إليه أو من يمثله قانونا، باعتبارهم المتضررين بشكل مباشر من تلك الأضرار، ومن جهة أخرى يوجه الإخطار إلى الطرف المسؤول عن نقل البضائع، أي الناقل البحري الذي يعد المسؤول الأول عن الخسائر التي قد تصيب البضاعة أثناء النقل وفي حال تعذر توجيه الإخطار إليه مباشرة، يمكن توجيهه إلى ممثله القانوني أو وكيله المعتمد.

رابعا: ميعاد الإخطار:

ميزت المادة 790 من القانون البحري الجزائري بين حالتين أساسيتين فيما يتعلق بميعاد الإخطار، بحسب طبيعة الضرر الذي يصيب البضاعة.

1_ حالة الهلاك أو التلف الظاهر

يقصد بالهلاك أو التلف الظاهر ذلك الضرر الذي يمكن ملاحظته فورا من خلال المعاينة الخارجية للبضاعة دون الحاجة إلى فتح الطرود أو فحص محتوياتها إذ تبدو العيوب واضحة للعيان بمجرد الاستلام.²

وقد نصت المادة 790 في فقرتها الأولى على أنه في حال وقوع خسائر أو أضرار ظاهرة، يتعين على المرسل إليه أو من يمثله تبليغ الناقل أو ممثله كتابيا في ميناء التفريغ

¹ - الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 151.

² - الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 159.

سواء قبل التسليم أو أثناءه، وإلا اعتبرت البضاعة مستلمة وفقا للوصف الوارد في سند الشحن إلى غاية إثبات العكس.¹

ويقتضي ذلك التمييز بين مرحلتين: مرحلة ما قبل التسليم، حيث قد يتم التسليم على دفعات تستغرق وقتا، فيكون الإخطار عند انتهاء كل دفعة لتقاضي تقادم الضرر؛ ومرحلة تسلم البضاعة كاملة، حيث يتم الإخطار عند استلام آخر جزء منها إذا كان التسليم يتم على مراحل.²

2_ حالة الهلاك أو التلف غير الظاهر:

في هذه الحالة لا يمكن للمرسل إليه أو من يمثله اكتشاف الضرر أو التحقق من سلامة البضاعة بسهولة، إذ يتطلب الأمر فحصا دقيقا للتأكد من مدى مطابقة البضاعة للمواصفات الواردة في سند الشحن، وقد منحت المادة 790 في فقرتها الثانية مهلة الإخطار في هذه الحالة تمتد إلى ثلاثة أيام كاملة تبدأ من تاريخ التسليم، نظرا لصعوبة اكتشاف الضرر فور الاستلام.³

المطلب الثاني: أثر دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تترتب على قيام دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع آثار قانونية هامة تمسّ حقوق أطراف عقد النقل البحري، إذ لا يقتصر الأمر على مجرد ثبوت مسؤولية الناقل، بل يمتد إلى تحديد النتائج القانونية المترتبة عنها. ويُعد التعويض أبرز هذه الآثار، باعتباره الوسيلة القانونية لجبر الضرر الذي يصيب البضاعة نتيجة هلاكها أو تلفها أو التأخير في تسليمها بما يضمن حماية مصالح الشاحن أو المرسل إليه وتحقيق التوازن العقدي بين أطراف العلاقة البحرية.

¹ نص المادة 790 فقرة من القانون البحري الجزائري.

² الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 160.

³ نص المادة 790 فقرة الثانية من القانون البحري الجزائري.

ومن جهة أخرى فإن المشرع لم يترك حق المطالبة الناشئ عن هذه الدعوى مطلقاً دون قيد زمني، بل أخضعه لنظام التقادم، وذلك تحقيقاً لاستقرار المعاملات البحرية وتقادي بقاء النزاعات معلقة لمدة طويلة. لذلك، يقتضي البحث في آثار دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة أحكام التعويض (الفرع الأول) باعتباره الأثر المالي للمسؤولية، ثم التطرق إلى التقادم (الفرع الثاني) باعتباره قيداً زمنياً على ممارسة الدعوى.

الفرع الأول: أحكام التعويض المترتبة عن مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يشكل التعويض في إطار دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع أحد النتائج القانونية المترتبة عن ثبوت مسؤولية الناقل، إلا أن الاستفادة منه ليست مطلقة، بل تخضع لجملة من الضوابط القانونية التي تحدد نطاقه وشروط استحقاقه.

وفي هذا الإطار، سيتم بيان الإطار القانوني الذي يحدد مسؤولية الناقل البحري في التعويض (أولاً)، باعتبارها الأساس الذي يقوم عليه هذا الحق في الجبر، ثم التطرق إلى الحالات التي يؤدي فيها القانون إلى سقوط الحق أو انقضائه (ثانياً)، حماية لاستقرار المعاملات البحرية وضماناً للتوازن بين أطراف العلاقة العقدية.

أولاً: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن التعويض

يقصد بالتحديد القانوني لمسؤولية الناقل الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم بأدائه لصاحب الحق، كما يقرره القانون، ويعد هذا النظام استثناءً من مبدأ التعويض الكامل، إذ وضع أساساً لمصلحة الناقل بهدف التخفيف من عبء المسؤولية المطلقة على عاتقه، مع المحافظة في الوقت ذاته على فكرة توزيع مخاطر النقل البحري.¹

¹ - عبد الغني عقون، المرجع السابق، ص 07.

ولتحقيق هذا التوازن، أقر المشرع مجموعة من الضوابط التي يعتد بها في تقدير التعويض، والتي تتمثل أساساً في: عدد الطرود، أو الوحدات، أو الوزن، إضافة إلى أجرة النقل.¹

1_ التحديد القانوني للتعويض في التشريع الجزائري:

نظم المشرع الجزائري مسألة تحديد التعويض بموجب أحكام المادة 805 من القانون البحري، حيث اشترط للاستفادة من هذا التحديد توفر جملة من الشروط، أهمها عدم قيام الشاحن أو من يمثله بالتصريح بطبيعة البضاعة أو قيمتها قبل الشحن، وعدم تضمين هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أي وثيقة نقل أخرى. وعليه، لا يكون الناقل مسؤولاً عن الأضرار أو الخسائر التي تلحق بالبضاعة إلا في حدود المبلغ المحدد قانوناً، والتي تمثل الحد الأقصى للتعويض.

كما ميز المشرع بين حالات تقدير التعويض، وذلك على النحو التالي:

أ_ في حالة الهلاك أو التلف:

يحدد التعويض بمبلغ لا يتجاوز 10000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن المتضرر.

ب_ في حالة التأخير في التسليم:

يقدر التعويض بما يعادل مرتين ونصف أجرة النقل.

¹ - الواحد رشيد، المرجع السابق، ص ص 83-84.

ج_في حالة النقل بالحاويات:

يعتد بعدد الطرود أو الوحدات المبنية في وثيقة الشحن كأساس لتحديد قيمة التعويض.

2_التحديد القانوني للتعويض في الاتفاقيات الدولية:

تناولت الاتفاقيات الدولية، وعلى رأسها قواعد هامبورغ، مسألة تحديد التعويض، حيث نصت المادة 06 منها على أحكام تفصيلية في هذا الشأن.

ففيما يتعلق بحالة الهلاك أو التلف، حُدِدت مسؤولية الناقل بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن، أو 25 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضاعة المتضررة، كما عالجت الاتفاقية مسألة النقل بالحاويات، فنصت على أنه إذا تم ذكر عدد الطرود أو الوحدات داخل الحاوية في سند الشحن، فإن كل طرد يعد وحدة مستقلة في حساب التعويض، أما في حالة عدم ذكرها، فتعتبر الحاوية وحدة واحدة، وإذا تعرضت الحاوية ذاتها للهلاك أو التلف، فإنها تعد وحدة نقل مستقلة، بشرط ألا تكون مملوكة للناقل أو مقدمة منه.

أما اتفاقية بروكسل، فقد نصت في المادة 5/4 على أن التعويض لا يتجاوز 100 جنيه انجليزي عن كل طرد أو وحدة، ما لم يصرح الشاحن بقيمة البضاعة قبل الشحن وتُدرج في سند الشحن. كما أجازت الاتفاقية الاتفاق على حد أقصى مختلف، بشرط ألا يكون أقل من الحد المقرر، وهم ما يعد تخفيفاً لمسؤولية الناقل.

ثانياً: حالات سقوط الحق في التعويض في دعوى المسؤولية

يفترض تمتع الناقل بحسن النية في تنفيذ التزاماته حتى يستفيد من ميزة التحديد القانوني للتعويض، غير أن هذا الحق يسقط في حالات معينة، أبرزها صدور سلوك جسيم عنه، أو قيام الشاحن بالتصريح بقيمة وطبيعة البضاعة.

1_ سوء نية الناقل:

نظم القانون البحري الجزائري في هذه الحالة، حيث لا يجوز للناقل التمسك بتحديد مسؤوليته إذا ثبت أن الضرر ناتج عن فعل أو امتناع صادر عنه أو عن أحد تابعه، وكان ذلك بقصد إحداث الضرر، أو نتيجة إهمال جسيم مقرون بإدراك احتمال وقوعه.¹

وبالتالي، فإن ارتكاب الناقل لخطأ عمدي أو سلوك ينطوي على استهتار واضح يجرده من حقه في الاستفادة من حدود المسؤولية، كما يمتد هذا الحكم إلى تابعيه، فلا يجوز لهم التمسك بالتحديد إذا كان الضرر راجعا إلى أفعالهم غير المشروعة.²

وقد كرس قواعد هامبورغ نفس المبدأ، حيث نصت على سقوط هذا الامتياز في حال ثبوت تعمد الناقل أو استهتاره مع علمه بالعواقب المحتملة.³

2_ تصريح الشاحن بقيمة وطبيعة البضاعة:

يؤدي تصريح الشاحن بطبيعة البضاعة وقيمتها قبل الشحن إلى استبعاد تطبيق نظام التحديد القانوني لمسؤولية الناقل، ويشترط في هذا التصريح أن يكون واضحا ومحددا، وأن يدرج في سند الشحن، ويترتب على هذا البيان تمكين الناقل من اتخاذ الاحتياطات اللازمة لحفظ البضاعة وضمان سلامتها، كما يعد أساسا لحرمانه من التمسك بحدود المسؤولية، إذ يصبح ملزما بالتعويض الكامل عن الضرر وفقا للقيمة المصرح بها.⁴

الفرع الثاني: تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يقوم التقادم بوجه عام على فكرة انقضاء الحق بمضي مدة زمنية محددة دون أن يقوم الدائن بالمطالبة به أو استعماله، حيث يعتبر المشرع أن سكوت صاحب الحق خلال هذه

¹ - انظر المادة 241 الفقرة الأولى من القانون البحري الجزائري.

² - انظر المادة 809، المرجع نفسه.

³ - اتفاقية هامبورغ، المادة 08.

⁴ - الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 107.

المدة يترتب زوال حقه في المطالبة أو سقوط الدعوى التي تحميه، باعتبار أن استمرار الإهمال يفترض استقرار المراكز القانونية ومنع بقاء النزاعات مفتوحة دون نهاية. وقد تبنى التشريع البحري هذا الاتجاه، فنص على آجال محددة يتعين خلالها رفع دعوى مسؤولية الناقل البحري، وذلك بهدف تحقيق الاستقرار القانوني وحسم المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري في وقت معقول عقب انتهاء الرحلة البحرية.¹

وفي هذا الإطار، خص المشرع الجزائري التقادم في مجال النقل البحري بأحكام خاصة، حيث لم يقتصر على تنظيم تقادم دعوى مسؤولية الناقل فحسب، بل أقر كذلك قواعد خاصة بتقادم دعوى الرجوع التي يباشرها المؤمن، غير أن الدراسة ستقتصر على النوع الأول من التقادم، من خلال التطرق إلى أساسه ونطاق تطبيقه، ثم بيان آثاره من حيث الآجال وكيفية انقطاعه.

أولاً: أساس التقادم

يقوم أساس التقادم في مجال مسؤولية الناقل البحري على نصوص خاصة وردت في القانون البحري الجزائري، حيث قررت المادة 743 أن جميع الدعاوى المرفوعة ضد الناقل بسبب فقدان أو تلف البضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن تتقادم بمضي سنة واحدة. كما أضافت المادة 744 حكماً خاصاً بدعوى الرجوع، إذ أجازت رفعها حتى بعد انقضاء المدة المذكورة، على ألا تتجاوز ثلاثة أشهر من تاريخ قيام من رفع الدعوى بدفع المبلغ المطالب به أو من تاريخ تبليغه بالدعوى.

ويفهم من هذين النصين أن المشرع قد اعتمد تقادماً قصيراً المدة بالنسبة لدعاوى مسؤولية الناقل البحري، وهو ما يعكس توجهه إلى تحقيق التوازن بين أطراف العلاقة العقدية، من جهة حماية الناقل من تراكم الدعاوى والتعويضات بما قد يهدد قدرته على الوفاء

¹ - أحمد خالدي، التقادم وآثاره في القانون المدني الجزائري على اجتهاد المحكمة العليا ومجلة الدولة، دار هومة، الجزائر 2016، ص 19.

بالتزاماته، من جهة أخرى حماية الطرف المتضرر من خلال تمكينه من رفع دعواه في آجال معقولة دون إرهاب إجرائي أو زمني.¹

وقد أكد هذا التوجه الاجتهاد القضائي، حيث قضت الغرفة البحرية بالمحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 05/09/2007 بوجوب احترام أحكام المادة 743، معتبرة أن دعاوى التعويض عن الخسائر اللاحقة بالبضائع تتقدم بسنة واحدة تبدأ من تاريخ التسليم أو التاريخ المقرر له وفقا للمادة 742.²

كما يتضح أن مدة التقادم في هذا المجال تعد من النظام العام، مما يجعل الاتفاق على تعديلها غير جائز، سواء بتقصيرها أو بإطالتها، ويترتب على أي اتفاق مخالف البطلان عملا بأحكام المادة 811 من القانون البحري، غير أن المشرع استثنى حالة محددة أجاز فيها تمديد مدة التقادم في دعاوى المسؤولية المتعلقة بفقدان أو تلف البضائع، على ألا تتجاوز هذه الإطالة سنتين من تاريخ وقوع الحادث المنشئ للدعوى، وفق ما نصت عليه المادة 743 فقرة 02.

ثانيا: نطاق التقادم

يمتد نطاق التقادم المنصوص عليه في المادتين 743 و 744 من القانون البحري الجزائري ليشمل دعاوى المسؤولية الناشئة عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر تسليمها حيث ترفع هذه الدعاوى من طرف الشاحن أو المرسل إليه ضد الناقل البحري بهدف المطالبة بالتعويض عن الأضرار اللاحقة بالبضائع، ويبدأ سريان هذا التقادم بصفة عامة من تاريخ تسليم البضاعة، وتكون مدته سنة واحدة وفق ما استقر عليه النص القانوني.

¹ - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 234.

² - جمال سايس، الاجتهاد الجزائري في المادة التجارية والبحرية، جزء 2، الطبعة الأولى، منشورات كليك، الجزائر، 2013، ص 1345.

أم بالنسبة لدعوى الرجوع، فهي تتعلق بالمؤمن الذي يباشر حقه في استرداد ما دفعه للمؤمن له في حدود التعويض الممنوح له، وذلك استنادا إلى حلول المؤمن محل المؤمن له في حقوقه ودعاويه ضد المسؤول عن الضرر، وفقا لأحكام المادة 118 من قانون التأمينات، ويشترط لممارسة هذا الحق تقديم عقد الحلول موقعا من طرفي التأمين، متضمنا قيمة التعويض المدفوع، على أن يكون مؤرخا قبل رفع الدعوى.¹

ومن حيث الآجال، فإن دعوى الرجوع إذا رفعت خلال سنة من تاريخ تسليم البضاعة تقبل دون إشكال، أما إذا تجاوزت هذا الأجل، فإنها تظل مقبولة بشرط أن ترفع خلال 3 أشهر من تاريخ قيام المؤمن بدفع مبلغ التعويض، تطبيقا للمادة 744 من القانون البحري.

وقد استقر اجتهاد المحكمة العليا على تأكيد هذا التوجه، حيث شددت في عدة قرارات على ضرورة احترام أجل السنة كأصل عام لرفع الدعوى، مع إمكانية الاستفادة من المهلة الإضافية المنصوص عليها في المادة 744 بالنسبة لدعوى الرجوع، شريطة التقيد بالضوابط القانونية المحددة.

ثالثا: بدء سريان التقادم

لم يحدد القانون البحري الجزائري كيفية احتساب آجال التقادم، مما يستوجب الرجوع إلى القواعد العامة الواردة في القانون المدني. وبناء على ذلك، تحسب مدة التقادم في دعوى مسؤولية الناقل البحري بالأيام لا بالساعات، ولا يحتسب اليوم الأول، وتكتمل المدة بانقضاء اليوم الأخير منها،² وفقا لما نصت عليه المادة 314 من القانون المدني، والمادة 405 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

غير أن المادة 743 من القانون البحري لم تبين صراحة تاريخ بدء سريان التقادم سواء من تاريخ تسليم البضاعة أو من تاريخ وصولها وتفريغها، وقد استقر اجتهاد الغرفة التجارية

¹ بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 134.

² أحمد خالدي، المرجع السابق، ص 56.

والبحرية بالمحكمة العليا على أن بداية سريان التقادم تكون من تاريخ تسليم البضاعة إلى المرسل إليه¹، باعتبار أن عقد النقل البحري ينتهي في هذا التاريخ، وذلك استناداً إلى المواد 739 و790 و802 من القانون البحري، مع مراعاة ما ورد في المادة 742.

1_ في حالة حصول التسليم

يبدأ حساب التقادم من تاريخ التسليم الفعلي، وإذا تم التسليم على دفعات متعددة، فإن المدة تسري من تاريخ تسليم آخر دفعة، وفق ما استقر عليه القضاء. أما إذا استغرق التسليم عدة أيام، فيعتد بتاريخ استلام المرسل إليه للبضاعة كاملة.²

2_ في حالة عدم حصول التسليم:

يبدأ التقادم من التاريخ الذي كان يجب فيه التسليم، كما في حالة الهلاك الكلي للبضاعة، حيث يحدد هذا التاريخ وفق معيار الناقل الحريص في ظروف النقل المماثلة عملاً بالمادة 805 من القانون البحري، مع تحميل الناقل عبء إثبات هذا التاريخ عند النزاع، كما ألزمت النصوص المرسل إليه باستلام البضاعة، وفي حال الامتناع أو عدم الحضور، يتحمل مصاريف الإيداع دون أن يترتب له حق التعويض عن التأخير، وفق المادتين 793 و794 من القانون البحري.

رابعاً: وقف التقادم وانقطاعه:

يختلف وقف التقادم عن انقطاعه من حيث الأثر القانوني المترتب على كل منهما، إذ يفترض وقف التقادم وجود مانع يجعل رفع الدعوى مستحيلاً استحالة مطلقة بالنسبة للمدعي كفقدان الأهلية لمدة معينة، فتتوقف مدة التقادم مؤقتاً إلى حين زوال المانع، ثم تستأنف سيرها مع احتساب المدة السابقة، أما انقطاع التقادم فيؤدي إلى زوال جميع الآثار المترتبة على المدة المنقضية، بحيث تعتبر كأنها لم تكن، وتبدأ مدة تقادم جديدة كاملة من تاريخ

¹ - جمال سايس، المرجع السابق، ص 804.

² - مجلة المحكمة العليا، الغرفة التجارية، العدد 1، سنة 2008، ص 179.

تحقق سبب الانقطاع. وقد نصت المادة 317 من القانون المدني الجزائري على أن التقادم ينقطع بالمطالبة القضائية ولو رفعت الدعوى أمام جهات قضائية غير مختصة، كما ينقطع كذلك بالتبنيه، أو الحجز، أو بطلب الدائن قبول حقه في تقليصة المدين أو في التوزيع إضافة إلى كل إجراء يتخذه الدائن أثناء الخصومة لإثبات حقه.¹

ومن بين أهم أسباب انقطاع التقادم في المجال البحري رفع الدعوى القضائية أمام جهة قضائية ولو كانت غير مختصة، وكذا توقيع الحجز سواء كان تحفظيا أو تنفيذيا. وقد أكدت المحكمة العليا هذا الاتجاه من خلال أحد قراراتها، حيث قضت بأن صدور حكم في دعوى قضائية متعلقة بمنازعة بحرية قبل انقضاء مدة التقادم السنوي يؤدي إلى بدء سريان مدة تقادم جديدة. كما يتحقق الانقطاع أيضا بإقرار الناقل بحق المرسل إليه، سواء كان هذا الإقرار صريحا أو ضمنيا، أو من خلال الدخول في مفاوضات ومباحثات بين الطرفين ويترتب على انقطاع التقادم بدء مدة تقادم جديدة تسري من تاريخ انتهاء الأثر المترتب على سبب الانقطاع، وتكون متساوية في مدتها لمدة التقادم الأصلية.²

¹ - انظر المادة 317 من القانون المدني الجزائري.

² - أحمد بن ددوش، المرجع السابق، ص 232، 234.

الفصل الثاني

أساس مسؤولية الناقل البحري للمسافرين

تعتبر مسؤولية الناقل البحري للمسافرين من أهم المواضيع التي يثيرها قانون النقل البحري، لما لها من ارتباط مباشر بسلامة الإنسان أثناء الرحلة البحرية، إذ لا يقتصر دور الناقل على مجرد نقل المسافرين من ميناء إلى آخر، وإنما يمتد ليشمل ضمان سلامته وحمايته من مختلف الأخطار التي قد يتعرض لها خلال تنفيذ عقد النقل. ومن ثم، فإن التزام الناقل البحري اتجاه المسافر يعد من الالتزامات الجوهرية التي تقوم عليها العلاقة التعاقدية بين الطرفين، بالنظر إلى ما تتطوي عليه الملاحة البحرية من مخاطر استثنائية قد تهدد سلامة الركاب وأموالهم.¹

ويكتسي موضوع مسؤولية الناقل البحري للمسافرين أهمية بالغة، باعتبار أنه يجسد التوازن بين مصلحة المسافر في الحصول على الحماية القانونية والتعويض عند وقوع الضرر، وبين مصلحة الناقل في عدم تحميله مسؤولية مطلقة عن جميع الحوادث البحرية التي قد تقع أثناء الرحلة. لذلك تدخلت التشريعات البحرية والاتفاقيات الدولية لتنظيم الأساس القانوني لهذه المسؤولية وتحديد أسباب انتفاء خطئها، بما يحقق الاستقرار في المعاملات البحرية ويوفر الحماية للطرف الضعيف في العلاقة التعاقدية.²

وتقوم مسؤولية الناقل البحري للمسافرين في الأصل على الخطأ الواجب الإثبات، إذ يتعين على المسافر المتضرر إثبات وجود خطأ صادر عن الناقل أو تابعيه، وأن هذا الخطأ أدى إلى وقوع الضرر الذي أصابه، فضلاً عن إثبات العلاقة السببية بين الخطأ والضرر ويتمثل الخطأ في كل إخلال بالالتزامات المفروضة على الناقل بموجب عقد النقل البحري وعلى رأسها الالتزام بضمان سلامة الراكب وتوفير الوسائل اللازمة لنقله في ظروف آمنة وعليه، فإن قيام مسؤولية الناقل البحري يقتضي توافر أركان المسؤولية المدنية الثلاثة

¹ - دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، السنة الجامعية 2009-2010، ص 35.

² - محمد فريد العريني، القانون البحري والجوي، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2004، ص 557.

والمتمثلة في الخطأ والضرر والعلاقة السببية، باعتبارها الأساس الذي تبنى عليه المطالبة بالتعويض.¹

غير أن خصوصية النقل البحري وما يرتبط به من أخطار بحرية دفعت المشرع والاتفاقيات الدولية إلى إقرار بعض الاستثناءات على مبدأ الخطأ الواجب الإثبات، حماية للمسافر وتخفيفاً لعبء الإثبات الواقع عليه، حيث يفترض خطأ الناقل في بعض الحوادث البحرية التي تعد بطبيعتها خطيرة واستثنائية. وتتمثل أهم هذه الحالات في الحريق، الغرق الاصطدام، والجنوح، والانفجار، باعتبارها من الحوادث الملازمة للنشاط البحري والتي يصعب على المسافر في أغلب الأحيان إثبات سببها الحقيقي أو تحديد الخطأ المؤدي إليها لذلك اتجهت بعض التشريعات والاتفاقيات الدولية، وعلى رأسها اتفاقية أثينا لنقل الركاب وأمتعتهم بحراً 1974، إلى افتراض مسؤولية الناقل متى وقع الضرر بسبب إحدى هذه الحوادث، ما لم يثبت وجود سبب أجنبي ينفي مسؤوليته.²

كما لا تنتفي مسؤولية الناقل البحري للمسافرين إلا إذا أثبت أن الضرر يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه، كالقوة القاهرة أو خطأ المسافر نفسه أو خطأ الغير، وهو ما يعكس محاولة المشرع تحقيق التوازن بين حماية المسافر وعدم إرهاب الناقل البحري بمسؤولية تتجاوز الحدود المعقولة لطبيعة النشاط البحري. وقد شهدت أحكام مسؤولية الناقل البحري للمسافرين تطوراً ملحوظاً في الفقه والتشريع، نتيجة التطور الذي عرفه النقل البحري وازدياد الاعتماد عليه في تنقل الأشخاص، الأمر الذي دفع بالاتفاقيات الدولية إلى توحيد القواعد المنظمة لهذه المسؤولية وتحديد شروطها وآثارها وحدود التعويض عنها.³

¹ - هاني دويدار، المرجع السابق، ص 214.

² - اتفاقية أثينا لنقل الركاب وأمتعتهم بحراً، المادة الثالثة.

³ - عادل المقدادي، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2011، ص 289.

وعليه، يهدف هذا الفصل إلى دراسة أساس مسؤولية الناقل البحري للمسافرين من خلال التطرق إلى صور خطأ الناقل البحري للمسافرين وحالات انتقائه (المبحث الأول)، ثم دراسة الآثار القانونية المترتبة على قيام مسؤولية الناقل البحري للمسافرين (المبحث الثاني).

المبحث الأول: صور خطأ الناقل البحري للمسافرين وحالات انتقائه

تقوم مسؤولية الناقل البحري للمسافرين على أساس قانوني يتمثل في التزامه بتنفيذ عقد النقل البحري وفقاً لما تقتضيه قواعد السلامة والأمن البحري، إذ يلتزم الناقل باتخاذ جميع التدابير اللازمة لضمان نقل المسافر في ظروف ملائمة تكفل حمايته من الأخطار التي قد يتعرض لها أثناء الرحلة. ويُعد هذا الالتزام من أهم الالتزامات الواقعة على عاتق الناقل البحري، بالنظر إلى خصوصية النقل البحري وما يرتبط به من مخاطر قد تهدد سلامة الركاب، الأمر الذي جعل المشرع يبذل عناية خاصة لتنظيم أحكام مسؤولية الناقل وتحديد نطاقها.

ومن هذا المنطلق، فإن مسؤولية الناقل البحري للمسافرين تقوم متى ثبت إخلاله بالالتزامات المفروضة عليه بموجب عقد النقل أو القواعد القانونية المنظمة للنشاط البحري بحيث تتعدد صور الخطأ التي يمكن أن تنسب إليه تبعاً لطبيعة الواجب الذي أخل به. فقد يتمثل الخطأ في عدم توفير شروط السلامة داخل السفينة، أو التقصير في صيانتها وتجهيزها، أو سوء تنظيم الرحلة البحرية، أو الإهمال الصادر عن الربان أو تابعي الناقل أثناء تنفيذ الرحلة، كما قد يرتبط الخطأ بعدم اتخاذ الاحتياطات الضرورية لتفادي الحوادث البحرية أو الحد من آثارها، بما يعرض المسافر لأضرار جسدية أو مادية.

غير أن مسؤولية الناقل البحري لا تتحقق بصورة آلية بمجرد وقوع الضرر، إذ أجاز المشرع للناقل إمكانية نفي الخطأ المنسوب إليه وإثبات أن الحادث كان نتيجة سبب أجنبي لا يد له فيه، فضلاً عن بعض حالات الإعفاء التي تقرها التشريعات البحرية والاتفاقيات الدولية مراعاةً لطبيعة المخاطر الملازمة للملاحة البحرية، ويهدف ذلك إلى تحقيق نوع من

التوازن بين حماية المسافرين باعتباره الطرف الضعيف في العلاقة التعاقدية، وعدم تحميل الناقل مسؤولية تتجاوز الحدود المعقولة لطبيعة نشاطه.

ومنه، يقتضي البحث دراسة صور خطأ الناقل البحري للمسافرين (المطلب الأول) الناتجة عن الإخلال بالالتزامات الواقعة على عاتقه، ثم التطرق إلى حالات انتفاء خطئه (المطلب الثاني) وفقاً لما تقتضي به القواعد القانونية المنظمة للنقل البحري للمسافرين.

المطلب الأول: صور خطأ الناقل البحري للمسافرين

يعد عقد النقل البحري للمسافرين من العقود التي ترتب التزامات متبادلة بين كل من الناقل البحري والمسافر، حيث يلتزم الناقل بتنفيذ الرحلة البحرية وفق الشروط المتفق عليها مع ضمان سلامة المسافر والمحافظة على أمتعته طوال مدة تنفيذ العقد، في حين يلتزم المسافر بدوره باحترام الشروط القانونية والتنظيمية المتعلقة بالنقل البحري. ويترتب على الإخلال بهذه الالتزامات المسؤولية المدنية متى ثبت ضرر يصيب أحد أطراف العلاقة التعاقدية.

وتبرز صور خطأ الناقل البحري للمسافرين من خلال الأفعال أو الإمتاعات التي تشكل إخلالاً بالواجبات المفروضة عليه قانوناً أو اتفاقاً، سواء تعلق الأمر بعدم توفير شروط السلامة والأمن، أو سوء تنفيذ عملية النقل، أو الإهمال في المحافظة على أمتعة المسافرين كما قد تثار بعض صور الخطأ المرتبطة بالمسافر نفسه عند مخالفته لالتزاماته العقدية الأمر الذي قد يؤثر على قيام مسؤولية الناقل بحسب ظروف كل حالة. لذلك فإن دراسة صور الخطأ في مجال النقل البحري للمسافرين تقتضي بيان مختلف الالتزامات الواقعة على عاتق طرفي عقد النقل البحري، باعتبارها الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية المدنية.

وعليه، سيتم التطرق إلى صور خطأ الناقل البحري للمسافرين من خلال دراسة الإخلال بالتزامه بضمان سلامة المسافرين (الفرع الأول)، ثم بيان صور الإخلال بتنفيذ عقد

النقل البحري (الفرع الثاني)، وأخيراً توضيح صور الإخلال بالتزامه بالمحافظة على أمتعة المسافرين (الفرع الثالث).

الفرع الأول: إخلال الناقل البحري بالتزام ضمان سلامة المسافرين

يُعد التزام الناقل البحري بضمان سلامة المسافرين من أهم الالتزامات الجوهرية التي يترتبها عقد النقل البحري للمسافرين، إذ يلتزم الناقل باتخاذ جميع التدابير والاحتياطات اللازمة لحماية المسافرين من لحظة صعوده إلى السفينة إلى غاية وصوله إلى ميناء الوصول ونزوله منها بأمان. ويقتضي هذا الالتزام توفير سفينة صالحة للملاحة ومجهزة بوسائل السلامة والإنقاذ، مع ضمان حسن تنظيم الرحلة البحرية والإشراف على المسافرين أثناء تنفيذ عقد النقل، ويترتب على الإخلال بهذا الالتزام قيام مسؤولية الناقل البحري متى ثبت أن الضرر الذي أصاب المسافرين كان نتيجة تقصير أو إهمال من جانبه أو من جانب تابعيه.¹

أولاً: عدم توفير شروط السلامة والأمن

يلتزم الناقل البحري باتخاذ جميع الوسائل الضرورية لضمان أمن وسلامة المسافرين أثناء الرحلة البحرية، ويشمل ذلك تجهيز السفينة بمعدات الإنقاذ والإسعافات الأولية وأجهزة الحماية الضرورية، فضلاً عن التأكد من صلاحية السفينة للملاحة قبل بدء الرحلة. ويُعد إخلال الناقل بهذه الالتزامات صورة واضحة من صور خطئه العقدي، لكونه لم يوفر الظروف المناسبة التي تكفل سلامة الركاب وتحميهم من الأخطار البحرية المحتملة خطأً.²

كما يتحقق خطأ الناقل في حالة استعمال سفينة غير صالحة للملاحة أو تعاني من عيوب تقنية من شأنها تعريض حياة المسافرين للخطر أو في حالة عدم احترام قواعد الأمن البحري والتنظيمات المتعلقة بحماية الركاب داخل السفينة. ويترتب على ذلك قيام مسؤولية

¹ - مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2008، ص 284.

² - هاني دويدار، المرجع السابق، ص 214.

الناقل البحري عن الأضرار الجسدية أو المعنوية التي تلحق بالمسافرين نتيجة هذا الإهمال باعتبار أن التزام السلامة يُعد من الالتزامات الأساسية في عقد النقل البحري للمسافرين.¹

ثانياً: الإهمال في الرقابة والرعاية

لا يقتصر التزام الناقل البحري على توفير وسائل السلامة، فحسب بل يمتد كذلك إلى واجب الرقابة والرعاية اتجاه المسافرين طوال مدة الرحلة البحرية، ويقتضي هذا الالتزام اتخاذ التدابير اللازمة للإشراف على حركة الركاب داخل السفينة وتنظيم عمليات الصعود والنزول بصورة تضمن سلامتهم، إضافة إلى التدخل عند وقوع أي خطر يهددهم أثناء الرحلة.²

ويتحقق خطأ الناقل البحري في هذا المجال عندما يهمل في مراقبة المسافرين أو يتقاعس عن اتخاذ التدابير اللازمة لمنع وقوع الحوادث كالسقوط أو الاصطدام أو غيرها من الحوادث المرتبطة بسوء التنظيم داخل السفينة كما يتحقق الخطأ في حالة تقصير طاقم السفينة في تقديم المساعدة والإسعافات اللازمة للمسافرين عند الحاجة، الأمر الذي يؤدي إلى تفاقم الضرر الواقع عليهم. ويترتب على هذا الإهمال قيام مسؤولية الناقل البحري باعتباره مسؤولاً عن أفعال تابعيه وعن حسن تنفيذ الالتزامات المترتبة عن عقد النقل البحري.³

الفرع الثاني: إخلال الناقل بالتزام تنفيذ عقد النقل

يترتب على عقد النقل البحري للمسافرين التزام الناقل بتنفيذ الرحلة البحرية وفق الشروط المتفق عليها بينه وبين المسافر، وذلك بنقله إلى ميناء الوصول المحدد وفي الميعاد المتفق عليه، مع احترام خط السير المتفق عليه وتوفير الخدمات الضرورية اللازمة لراحة المسافرين أثناء الرحلة، ويُعد هذا الالتزام من الالتزامات الأساسية التي يقوم عليها عقد النقل

¹ - هاني دويدار، المرجع السابق، ص 214.

² - رمزي سيف، الوسيط في القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1968، ص 352.

³ - عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 822.

البحري، بحيث يترتب على الإخلال به قيام مسؤولية الناقل البحري متى لحق المسافر ضرر نتيجة عدم تنفيذ العقد بصورة سليمة.¹

ويظهر خطأ الناقل البحري في هذا المجال من خلال التأخير غير المبرر في تنفيذ الرحلة أو تغيير خط السير المتفق عليه أو إلغاء الرحلة دون سبب مشروع فضلاً عن سوء تنظيم الرحلة البحرية وعدم توفير الظروف المناسبة للمسافرين أثناء النقل، ويقوم أساس مسؤولية الناقل البحري في هذه الحالات على إخلاله بالتزاماته العقدية التي يفرضها عقد النقل البحري، باعتبار أن الناقل يلتزم بتنفيذ الرحلة وفق ما تم الاتفاق عليه وبما يحقق الغاية المرجوة من العقد.²

أولاً: التأخير وعدم احترام مواعيد النقل

يلتزم الناقل البحري بنقل المسافر وإيصاله إلى ميناء الوصول في الميعاد المحدد في عقد النقل، أو خلال مدة معقولة إذا لم يتم الاتفاق على ميعاد معين، ويُعد احترام المواعيد عنصراً جوهرياً في تنفيذ عقد النقل البحري للمسافرين، نظراً لما يترتب على التأخير من أضرار مادية ومعنوية قد تصيب المسافرين.³

ويتحقق خطأ الناقل البحري عندما يتأخر في الإبحار أو الوصول دون وجود سبب أجنبي أو قوة قاهرة تبرر هذا التأخير، كأن يكون التأخير ناتجاً عن سوء تنظيم الرحلة أو الإهمال في إعداد السفينة أو تقصير الطاقم البحري، كما يتحقق الخطأ إذا امتد التأخير لمدة غير معقولة ترتب عنها الإضرار بمصالح المسافرين أو تعطيل في ارتباطاتهم المهنية أو العائلية، الأمر الذي يخول لهم المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بهم نتيجة هذا الإخلال.⁴

¹ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 289.

² - رمزي سيف، المرجع السابق، ص 357.

³ - هاني دويدار، المرجع السابق، ص 219.

⁴ - المرجع نفسه، ص 219.

ثانياً: عدم التقيد بالشروط المتفق عليها في عقد النقل البحري

يُعد حسن تنظيم الرحلة البحرية من الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل البحري، إذ يلتزم بتوفير الظروف الملائمة للمسافرين وضمان تنفيذ الرحلة وفق الشروط المتفق عليها في عقد النقل، ويتحقق الإخلال بهذا الالتزام عندما يقوم الناقل بتغيير خط السير البحري دون مبرر مشروع، أو يلغي الرحلة بصورة مفاجئة، أو يمتنع عن توفير الخدمات الأساسية المتفق عليها للمسافرين أثناء الرحلة.¹

كما يظهر خطأ الناقل البحري في حالة الاكتظاظ داخل السفينة أو سوء تنظيم عمليات الصعود والنزول أو عدم تخصيص الأماكن المناسبة للمسافرين، بما يؤدي إلى إلحاق الضرر بهم أو المساس بسلامتهم، ويترتب على هذا الإخلال قيام مسؤولية الناقل البحري باعتبار أن تنفيذ عقد النقل لا يقتصر على مجرد نقل المسافر، بل يشمل كذلك توفير الحد الأدنى من التنظيم والرعاية والخدمات التي تقتضيها طبيعة الرحلة البحرية.²

الفرع الثالث: إخلال الناقل بالتزام المحافظة على أمتعة المسافرين

لا يقتصر التزام الناقل البحري في عقد النقل البحري للمسافرين على نقل المسافر فقط وإنما يمتد ليشمل المحافظة على أمتعته وتسليمها سليمة عند الوصول إلى ميناء التفريغ المتفق عليه، باعتبار أن الأمتعة تُعد من الملحقات الأساسية لعقد نقل المسافرين بحرًا ويترتب على ذلك التزام الناقل باتخاذ جميع التدابير اللازمة لحفظ الأمتعة والعناية بها طوال مدة الرحلة البحرية، بحيث يسأل عن كل ضرر يلحق بها متى كان ناشئاً عن تقصيره أو إهماله.³

¹ - عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 826.

² - اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحرًا لسنة 1974.

³ - هاني دويدار، المرجع السابق، ص 221.

ويُعد إخلال الناقل البحري بواجب المحافظة على الأمتعة صورة من صور الخطأ العقدي الذي يترتب مسؤوليته اتجاه المسافر، سواء تعلق الأمر بهلاك الأمتعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها. ويقوم هذا الالتزام على أساس ضرورة بذل العناية اللازمة لحماية أمتعة المسافرين من مختلف الأخطار البحرية أو الأفعال التي قد تؤدي إلى ضياعها أو تلفها.¹

أولاً: هلاك أمتعة المسافرين أو تلفها

يلتزم الناقل البحري بالمحافظة على أمتعة المسافرين منذ تسلمه لها إلى غاية تسليمها إلى أصحابها عند الوصول ويقتضي ذلك توفير وسائل الحفظ والتخزين المناسبة التي تحول دون تعرض الأمتعة للهلاك أو التلف أثناء الرحلة البحرية، ويُعد الناقل مخطئاً إذا ثبت أن الضرر الذي أصاب الأمتعة كان نتيجة إهماله أو سوء تخزينها أو عدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة للمحافظة عليها. كما يتحقق خطأ الناقل في حالة تعرض الأمتعة للسرقة أو الضياع أو التلف بسبب سوء تنظيم عمليات الشحن والتفريغ أو نتيجة الإهمال من جانب تابعيه الأمر الذي يترتب مسؤوليته عن تعويض المسافر عن الأضرار المادية التي لحقت بأمتعته ويستند ذلك إلى أن التزام الناقل بالمحافظة على الأمتعة يُعد من الالتزامات الأساسية المترتبة عن عقد النقل البحري للمسافرين.²

ثانياً: الإخلال بالتزام تسليم أمتعة المسافرين

يلتزم الناقل البحري بتسليم أمتعة المسافر إلى صاحبها أو إلى الشخص المخول قانوناً باستلامها فور الوصول إلى ميناء الوصول، ويُعد التأخير غير المبرر في التسليم أو تسليم الأمتعة إلى شخص غير صاحبها صورة من صور الإخلال بالتزاماته العقدية، ويتحقق خطأ الناقل البحري عندما يمتنع عن تسليم الأمتعة في الوقت المناسب بما يلحق ضرراً بالمسافر خاصة إذا ترتب على هذا التأخير تعطيل مصالحه أو تحميله نفقات إضافية. كما تقوم

¹ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 294.

² - رمزي سيف، المرجع السابق، ص 361.

مسؤوليته إذا سلم الأمتعة إلى شخص غير مخول باستلامها نتيجة الإهمال أو سوء التنظيم إذ يُعد إخلالاً بواجب الحفظ والعناية المفروض عليه بموجب عقد النقل البحري.¹

المطلب الثاني: حالات انتفاء خطأ الناقل البحري للمسافرين

على الرغم من أن التشريعات البحرية الحديثة اتجهت إلى إبطال شروط انتفاء المسؤولية، بعدما كانت هذه الشروط تستند إلى القاعدة القانونية المعروفة بمبدأ "العقد شريعة المتعاقدين"، والتي كانت تجيز الاتفاق على عدم قيام مسؤولية الناقل عن الأضرار التي قد تصيب المسافرين في بعض الحالات المحددة، إلا أن بعض النصوص القانونية ما تزال تُقر للناقل البحري إمكانية التحرر من المسؤولية في حالات أخرى ترتبط بطبيعة الضرر أو بالأسباب المؤدية إليه.²

وبناء على ذلك، يمكن القول أن الناقل البحري قد تنتفي مسؤوليته استناداً إلى حالات مختلفة، فقد تكون هذه حالات ذات طبيعة اتفاقية ناتجة عن الاتفاق المبرم بين الناقل والمسافر (الفرع الأول)، وقد تكون حالات قانونية تقرها القوانين الوطنية أو الاتفاقات الدولية (الفرع الثاني).³

الفرع الأول: حالات ذات طبيعة اتفاقية

يقصد بشرط أو اتفاق انتفاء المسؤولية العقدية ذلك البند الذي يُدرج ضمن العقد أو يرد في اتفاق مستقل، ويترتب عليه إعفاء المدين مسبقاً من المسؤولية التي قد تنشأ في ذمته نتيجة عدم تنفيذ التزامه، سواء كان هذا الانتفاء كلياً أو جزئياً. وبمقتضى هذا الاتفاق، لا تقوم المسؤولية الاتفاقية رغم تحقق أركانها وفقاً للقواعد العامة، ولدراسة الأحكام المتعلقة بهذه

¹ - اتفاقية أثينا لسنة 1974.

² - عيشور عبد السلام، مسؤولية الناقل البحري للمسافرين، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، تخصص قانون أعمال، جامعة 20 أوت 1955، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، السنة الدراسية 2022-2023، ص 141.

³ - المرجع نفسه، ص 141.

الاتفاقات في مجال النقل البحري للمسافرين، يقتضي الأمر التطرق أولاً إلى حكمها في إطار القواعد العامة (أولاً)، ثم بيان مدى تطبيقها في مجال النقل البحري للمسافرين (ثانياً).¹

أولاً: اتفاقات انتفاء المسؤولية في القواعد العامة

الأصل أن يتمتع أطراف العقد بحرية تعديل بعض أحكام المسؤولية، سواء من خلال التشديد من نطاقها أو التخفيف منها أو حتى الاتفاق على انتفائها بصورة كلية، غير أن هذا الأصل ليس مطلقاً، إذ ترد عليه مجموعة من الاستثناءات التي وضعها المشرع بهدف الحد من سلطة الإرادة في تعديل القواعد المنظمة للمسؤولية العقدية.²

1_ مبدأ جواز الاتفاق على انتفاء المدين من المسؤولية

إذا كانت اتفاقات الانتفاء من المسؤولية تعد غير مشروعة في نطاق المسؤولية التقصيرية، فإنها تعد جائزة في المجال التعاقدي كأصل عام، سواء تعلق الأمر بتخفيض مقدار التعويض، أو حصره في نوع محدد من الأضرار دون غيرها، أو حتى نقل عبء الإثبات. وتستند صحة شروط الانتفاء من المسؤولية في المجال التعاقدي إلى مبدأ سلطان الإرادة، باعتبار أن الالتزام العقدي ينشأ بإرادة المتعاقدين، ولهما الحرية في تنظيم آثاره القانونية وفق ما يتفقان عليه. ومن ثم يجوز لهما الاتفاق على أن يترتب عن عدم تنفيذ المدين لالتزامه جزاء معين يتمثل في الحد من التعويض أو استبعاده، أو الاتفاق على عدم مساءلته عند الإخلال بالالتزام، مادام ذلك ناتجاً عن إرادة الطرفين ومرتبطة بطبيعة العقد.³

¹ - عيشور عبد السلام، المرجع السابق، ص 142.

² - المرجع نفسه، ص 142.

³ - المرجع نفسه، ص 143.

كما تمتد آثار اتفاقات الانتقاء من المسؤولية إلى الورثة باعتبارهم خلفاء عاماء، بحيث إذا طالب الورثة أو الأقارب بالتعويض عن الضرر الذي أصاب مورثهم، جاز الاحتجاج في مواجهتهم بشروط الانتقاء من المسؤولية التي سبق للمورث قبولها.¹

وقد كرس المشرع الجزائري هذا المبدأ من خلال أحكام القانون المدني، لاسيما المادة 178 التي أقرت جواز الاتفاق على انتقاء المدين من المسؤولية الناجمة عن عدم تنفيذ التزامه التعاقدية، كما أجاز الاتفاق على انتقاء المدين من المسؤولية عن أفعال الأشخاص الذين يستعين بهم في تنفيذ التزامه، حتى ولو كان فعلهم مشوبا بالغش أو الخطأ الجسيم.

2_ الاستثناءات الواردة على مبدأ جواز الاتفاق على انتقاء المدين من المسؤولية:

رغم إقرار المبدأ العام القاضي بجواز الاتفاق على الانتقاء من المسؤولية العقدية في إطار سلطان الإرادة، إلا أن هذا لجواز ليس مطلقاً بل تحده قيود مرتبطة بالنظام العام والآداب العامة. ويأتي في مقدمة هذه القيود حالتا الغش والخطأ الجسيم الصادران عن المدين أثناء تنفيذ التزامه، حيث استقر القضاء على مساواة الخطأ الجسيم بالغش من حيث الأثر القانوني، وإلزام المدين بالتعويض الكامل مع حرمانه من التمسك بشروط الانتقاء من المسؤولية.²

وفي هذا الاتجاه قضت محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 27 نوفمبر 1934 بأن الخطأ الجسيم التعاقدية أو التقصيري الذي يعادل الغش يرتب مسؤولية كاملة، ولا يجوز للمدين التخلص منها بالاستناد إلى شرط الانتقاء من المسؤولية. وبناء على ذلك، يعد باطلاً كل شرط يعفي المدين من المسؤولية في حالة الغش والخطأ الجسيم، فلا يمكن للمدين التمسك

¹ - عيشور عبد السلام، المرجع السابق، ص 143-144.

² - المرجع نفسه، ص 144.

بهذه الشروط إذا امتنع عمداً عن تنفيذ التزامه أو تسبب بإرادته في إلحاق الضرر بالدائن لأن ذلك يتعارض مع طبيعة الالتزام التعاقدي.¹

وعليه يكون المدين مسؤولاً مسؤولية كاملة دون الاعتداد بأي شرط يتضمنه العقد للانتفاء من المسؤولية، وهو ما أكدته المشرع الجزائري في المادة 178 من القانون المدني الجزائري بنصه: "يجوز الاتفاق على انتفاء المدين من أية مسؤولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدي، إلا ما ينشأ عن غشه أو خطئه الجسيم".

أما القيد الثاني فيتعلق بالالتزامات المرتبطة بسلامة جسم الإنسان وحياته، إذ يرى جانب من الفقه عدم جواز تطبيق مبدأ الانتفاء من المسؤولية بشأن الأضرار الجسدية تأسيساً على أن جسم الإنسان يخرج بطبيعته عن دائرة التعامل القانوني، ومن ثم لا يجوز الاتفاق على استبعاد المسؤولية عن الأضرار التي تمس سلامته الجسدية.²

ثانياً: بطلان اتفاقات انتفاء المسؤولية في مجال النقل البحري للمسافرين

يلاحظ في الفقه القانوني الحديث، ومنه ما ذهب إليه البروفيسور "مارتين ريمون غويلود"، أن التوسع في الالتزامات المفروضة على ناقل المسافرين أدى بالضرورة إلى تقليص مطرد في حدود "انتفاء المسؤولية" الممنوحة له، ولدراسة هذه المسألة، يتوجب استعراض التباين الفقهي والمواقف التشريعية والقضائية بهذا الخصوص.

1_ موقف الفقه من اتفاقات انتفاء المسؤولية:

انقسمت الآراء الفقهية حول مدى مشروعية إدراج شروط انتفاء المسؤولية ضمن عقود نقل المسافرين إلى تيارين أساسيين:³

¹ - عيشور عبد السلام، المرجع السابق، ص 145.

² - المرجع نفسه، ص ص 145-146.

³ - المرجع نفسه، ص ص 146-147-148.

الاتجاه الأول: بطلان شروط انتفاء المسؤولية

يذهب الرأي الراجح في الفقه الفرنسي إلى القول ببطلان هذه الشروط بطلانا مطلقا ويستند في ذلك إلى مبررين:

1_عدم قابلية الجسم البشري للتعاقد: فجسم الإنسان يقع خارج دائرة التعامل المالي، وبالتالي فإن أي اتفاق يمس سلامته يعد مخالفا للنظام العام.

2_تقويض الالتزام بالسلامة: إن إجازة هذه الشروط تُفقد الإلزام بالسلامة فعاليتها، وتدفع المسؤول إلى التراخي وعدم الاحتياط، مما يجعل المسافرين في حالة خطر دائم.

الاتجاه الثاني: صحة شروط انتفاء المسؤولية

يعترض بعض الفقهاء على القول بالبطلان، مبررين موقفهم بأن هذه الاتفاقات لا تمنح الناقل لحق في المساس بكيان المسافر أو حياته، ولا تسمح له بإحداث الضرر عمداً بل هي مجرد "تراضٍ" على عدم المطالبة بالتعويض المالي عن الضرر إذا وقع بفعل غير عمدي.

يرى أصحاب هذا الرأي أن القول بخروج الجسم البشري عن التعامل قد يؤدي منطقياً إلى إبطال عقد النقل ذاته أو عقود التأمين على الحياة، بينما المقصود الحقيقي من شرط انتفاء المسؤولية هو الجانب المالي (مبلغ التعويض) وليس الحق في الإيذاء.

1_إبطال التشريع لاتفاقات انتفاء المسؤولية من مسؤولية الناقل:

نتناول في هذا القسم مواقف الاتفاقات الدولية، وبالأخص اتفاقيتي بروكسل لعامي 1961 و1967 واتفاقية أثينا لعام 1974، ونختتمها ببيان موقف المشرع الجزائري من اتفاقات انتفاء المسؤولية.

أ_ موقف الاتفاقات الدولية من اتفاقات الإعفاء من المسؤولية:

خلافًا لما تقضي به القواعد العامة من جواز اتفاق الأطراف على إعفاء المدين من المسؤولية العقدية، ما لم يتعلق الأمر بالغش أو الخطأ الجسيم أو مخالفة النظام العام، فقد اتجهت الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل البحري للمسافرين إلى إبطال كل شرط أو اتفاق يهدف إلى إعفاء الناقل البحري من مسؤوليته أو الحد منها اتجاه المسافر.¹

وفي هذا الإطار، نصت المادة التاسعة من اتفاقية بروكسل 191 على بطلان وعدم نفاذ كل شرط تعاقدى يبرم قبل وقوع الحادث المسبب للضرر، ويكون الغرض منه إعفاء الناقل من المسؤولية اتجاه المسافر أو ذوي حقوقه، أو نقل عبء الإثبات من الناقل إلى المسافر، أو فرض جهة قضائية معينة للفصل في النزاع. غير أن إبطال هذه الشروط لا يترتب عليه بطلان عقد النقل ذاته، الذي يبقى خاضعاً لأحكام الاتفاقية.

كما أكدت المادة الثانية عشر من اتفاقية بروكسل لسنة 1967 الخاصة بأمتعة المسافرين المنقولة بحراً ذات الاتجاه، حيث اعتبرت باطلاً كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بأمتعة المسافرين قبل وقوع الحادث المنشئ للضرر.

وسارت اتفاقية أثينا لسنة 1974 على النهج ذاته، إذ نصت المادة الثامنة عشر منها على بطلان كل اتفاق يبرم قبل وقوع الحادث ويهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية عن الوفاة أو الإصابات الجسدية أو فقدان الأمتعة أو تلفها، أو يترتب عليه قلب عبء الإثبات الواقع على الناقل. كما أكدت الاتفاقية أن بطلان هذه الشروط لا يؤثر على صحة عقد النقل، الذي يظل خاضعاً لأحكامها.

¹ - عيشور عبد السلام، المرجع السابق، ص 148.

ومن خلال استقراء أحكام الاتفاقيات الدولية، يتبين أن اتفاقات الإعفاء تعد باطلة متى أبرمت قبل وقوع الحادث المسبب للضرر، سواء تعلق الأمر بأضرار مادية أو بدنية، خاصة إذا تضمنت:

_ إعفاء الناقل من المسؤولية عن الوفاة أو الإصابات الجسدية أو فقدان الأمتعة أو تلفها.

_ نقل عبء الإثبات إلى المسافر.

_ حرمان المسافر من اختيار المحكمة المختصة.

_ تحديد التعويض بأقل من الحد المقرر اتفاقاً.

_ تقصير مدة تقادم دعوى المسؤولية.

غير أن هذه الاتفاقات تُعد صحيحة إذا أبرمت بعد وقوع الضرر وذلك لانتفاء عنصر استغلال الناقل لمركزه الاقتصادي إذ يكون المسافر أو ورثته بعد وقوع الحادث في مركز يسمح لهم برفض الشروط المجحفة دون ضغط أو تردد، كما تصح الاتفاقات التي تؤدي إلى تشديد مسؤولية الناقل لأنها تحقق حماية أكبر للمسافر.

ب_ موقف المشرع الجزائري من اتفاقات الإعفاء من المسؤولية:

لم يتناول المشرع الجزائري، عند تنظيمه لمسؤولية الناقل البحري للمسافرين، حكم اتفاقات الإعفاء من المسؤولية بصورة صريحة، وإنما اكتفى بتحديد حالات قيام مسؤولية الناقل والإعفاءات القانونية التي يجوز له التمسك بها للتخلص من المسؤولية اتجاه المسافر.¹

غير أن نص المادة 825 من القانون البحري الجزائري، التي تقضي بعد جواز تطبيق أي قانون يتضمن أحكاماً أقل منفعة للمسافر من الأحكام الواردة في التقنين البحري، يُعد

¹ - عيشور عبد السلام، المرجع السابق، ص150.

قرينة على عدم جواز الشروط الاتفاقية التي تهدف إلى تخفيف مسؤولية الناقل أو إعفائه منها كلياً، في حين يبقى جائزاً إدراج الاتفاقات التي تشدد من مسؤوليته.

أما بالرجوع إلى أحكام القانون التجاري الجزائري، فيلاحظ أنه أكثر وضوحاً، إذ اعتبر كل شرط أو اتفاق يهدف إلى إعفاء ناقل المسافرين من المسؤولية عن الأضرار الجسمانية التي تلحق بالمسافر أثناء تنفيذ عقد النقل باطلاً بطلاناً مطلقاً.¹

غير أن المشرع أجاز، في المقابل، صحة الشروط المعفية من المسؤولية عن الأضرار غير البدنية، كالتأخير أو تلف الأمتعة أو فقدانها، وذلك في حدود الأخطاء اليسيرة، وهو ما يشكل مخالفة لما استقرت عليه الاتفاقيات الدولية في مجال النقل البحري، التي اعتبرت هذه الإعفاءات باطلة في جميع الحالات. وبناءً على ذلك، يمكن القول أن موقف المشرع الجزائري ما يزال يشوبه نوع من الغموض فيما يتعلق بالشروط والاتفاقات التي تعفي الناقل البحري من المسؤولية، خاصة فيما يتعلق بالأضرار المادية والاتفاقات المبرمة بعد وقوع الضرر، الأمر الذي يستوجب تدخلاً تشريعياً صريحاً لحسم هذه المسألة وتحقيق الانسجام مع أحكام الاتفاقيات الدولية الحديثة.²

الفرع الثاني: الوسائل القانونية للناقل البحري في التحرر من المسؤولية

تأثر المشرع الجزائري بالاتفاقيات الدولية، خاصة اتفاقية بروكسل لسنة 191، حيث أخذ بفكرة الخطأ المفترض كأساس لمسؤولية الناقل البحري للمسافرين. غير أن هذه القرينة تبقى بسيطة، بحيث يمكن للناقل دفع مسؤوليته متى أثبت عدم خطئه أو إهماله هو أو تابعيه، أو أثبت خطأ المسافر نفسه. وتقتصر المسؤولية القائمة على الخطأ المفترض أساساً على الحوادث الجماعية دون الفردية، وهو الاتجاه الذي تبنته كذلك اتفاقية أثينا لسنة

¹ - المرجع نفسه، ص 151.

² - المرجع نفسه، ص ص 151-152-153.

1974. ومن هنا يثور التساؤل حول كيفية إثبات الناقل لانتفاء خطئه، وهل يكفي لمجرد نفي الخطأ أم يتعين عليه إثبات السبب الحقيقي للحادث.¹

أولاً: إثبات انتفاء خطأ الناقل أو إهماله سبيل لدفع المسؤولية:

يعد إثبات الناقل البحري لانتفاء الخطأ أو الإهمال من أهم وسائل دفع المسؤولية، وهو ما أخذت به اتفاقية بروكسل والقانون البحري الجزائري. غير أن نفي الخطأ يُعد واقعة سلبية يصعب إثباتها، لذلك يلجأ الناقل إلى إثبات واقعة إيجابية تتمثل في اتخاذه الإجراءات والتدابير اللازمة لتفادي وقوع الحادث.²

إلا أن الاتفاقيات الدولية لم تحدد المقصود بعبارة "اتخاذ الإجراءات اللازمة"، الأمر الذي أدى إلى اختلاف الفقه بشأن تفسيرها.

1_التفسير الموسع لعبارة " اتخاذ الإجراءات اللازمة":

ذهب جانب من الفقه إلى تفسير هذه العبارة تفسيراً موسعاً، معتبراً أن الناقل يكتفي بإثبات اتخاذه التدابير المعقولة التي يتخذها الناقل الحريص للمحافظة على سلامة المسافرين، دون أن يكون ملزماً بإثبات السبب الحقيقي للحادث. وعليه، يكفي أن يثبت الناقل صلاحية السفينة للملاحة، وكفاءة الطاقم، واتخاذ الاحتياطات اللازمة قبل الرحلة وأثناءها وقد أخذ القضاء الفرنسي بهذا الاتجاه عندما نفى مسؤولية ناقل بحري بعد إثباته وضع لافتات تحذيرية لتفادي انزلاق المسافرين على سطح السفينة. وبالتالي، فإن مجرد جهل سبب الحادث لا يؤدي تلقائياً إلى قيام مسؤولية الناقل متى أثبت اتخاذه الاحتياطات اللازمة.³

¹ - عيشور عبد السلام، المرجع السابق، ص 153.

² - المرجع نفسه، ص 154.

³ - عيشور عبد السلام، المرجع السابق، ص ص 155-156.

2_التفسير الضيق لعبارة " اتخاذ الإجراءات اللازمة":

يرى اتجاه فقهي آخر أن الناقل لا يكتفي بإثبات اتخاذ التدابير اللازمة، بل يجب عليه أيضاً إثبات السبب الحقيقي للحادث وإثبات أن هذا السبب لا يرجع إلى خطئه أو إهماله، غير أن هذا الاتجاه تعرض للانتقاد لأنه يؤدي إلى تحميل الناقل المسؤولية كلما بقي سبب الحادث مجهولاً، وهو ما يتعارض مع هدف التشريع البحري القائم على تحقيق التوازن بين مصلحة الناقل ومصلحة المسافر.¹

ومع ذلك، فإن إثبات السبب الأجنبي، كالقوة القاهرة أو خطأ الغير أو خطأ المسافر، يبقى من أهم الوسائل التي تساعد الناقل على دفع المسؤولية وإثبات انتفاء خطئه.²

ثانياً: السبب الأجنبي سبيل لدفع مسؤولية الناقل البحري:

يسأل الناقل البحري عن الأضرار التي قد تلحق بالمسافر أو بأمتهته خلال مدة تنفيذ عقد النقل باعتبار أن التزامه يقوم أساساً على ضمان سلامة المسافر والمحافظة على أمتهته، غير أن المشرع أجاز للناقل التخلص من هذه المسؤولية متى أثبت قيام السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه، والمتمثل في خطأ المسافر، أو خطأ الغير، أو القوة القاهرة، وقد نصت المادة 128 من القانون المدني الجزائري، على أنه: " إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه، كحادث مفاجئ أو قوة القاهرة أو خطأ صدر من المضرور أو من الغير، كان غير ملزم بالتعويض، ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يقضي بغير ذلك".

ومن خلال النص يتبين أن الناقل البحري يستطيع دفع مسؤوليته متى أثبت أن الضرر الذي أصاب المسافر أو أمتهته لم يكن نتيجة خطئه، وإنما يرجع إلى سبب أجنبي خارج عن إرادته واستحال عليه دفعه أو توقعه. ويترتب على ثبوت هذا السبب إعفاء الناقل من المسؤولية، سواء كان الإعفاء كلياً أو جزئياً بحسب الأحوال، وتتمثل أهم صور هذا الإعفاء

¹ - المرجع نفسه ص ص 155-156.

² - المرجع نفسه، ص 157.

في خطأ المسافر، وخطأ الغير، والقوة القاهرة، والأخطاء الملاحية، وهي الحالات التي سيتم التطرق إليها فيما يلي:

1_خطأ الغير:

إن خطأ الغير يعد من الحالات التي تؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية الملقاة على عاتقه، شريطة أن يكون هذا الخطأ غير متوقع وغير قابل للدفع أو التقاضي من جانب الناقل، وأن يشكل السبب الوحيد والمباشر في حدوث الضرر الذي أصاب المسافر أو أمتعته. ويقصد بخطأ الغير ذلك الفعل الصادر عن شخص أجنبي عن العلاقة العقدية للنقل، والذي يتسبب بصورة مستقلة عن وقوع الضرر، مما يترتب عنه انتفاء مسؤولية الناقل متى توافرت شروطه القانونية.

وقد نص المشرع الجزائري على هذا المبدأ في المادة 144 من القانون البحري الجزائري، حيث جاء فيها: " على الرغم من أحكام المادتين، فإن الناقل لا يسأل عن الخسارة أو الأضرار الناشئة أو الناتجة عن الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو غيرهم من المندوبين التابعين للناقل أثناء قيادة السفينة، وفي هذه الحالة يقع عبء الإثبات على عاتق الناقل". ويُفهم من هذا النص أن المشرع استثنى بعض صور الخطأ من نطاق مسؤولية الناقل، خاصة الأخطاء المرتبطة بالملاحة البحرية.

2_الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد:

وتتمثل الأخطاء الملاحية في الأخطاء الفنية التي تقع أثناء قيادة السفينة أو تسييرها كإخلال الربان بقواعد الملاحة البحرية أو مخالفته لقواعد السير في البحري، مما قد يؤدي إلى وقوع حوادث مثل اصطدام السفينة أو انحرافها، وينتج عنها أضرار تصيب الركاب

وأمتعتهم، ويبرر هذا الإعفاء بكون الناقل لا يتدخل لا فعلياً ولا قانونياً في أعمال الملاحة، إذ تُسند هذه المهمة إلى الربان باعتباره صاحب السلطة الفنية داخل السفينة.¹

ومع ذلك، فإن الناقل الذي يتمسك بالإعفاء من المسؤولية يقع عليه عبء إثبات أن الضرر الذي لحق بالمسافر أو أمتعته قد نشأ فعلاً عن خطأ أحد التابعين البحريين أثناء القيام بأعمال الملاحة، حتى يتحقق له الإعفاء وفقاً لما قرره القانون البحري.²

3_خطأ المسافر:

يعد خطأ المسافر من الأسباب التي قد تؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية، أو على الأقل تخفيفها، وذلك في الحالة التي يكون فيها المسافر هو المتسبب الوحيد في وقوع الضرر، أو عندما يساهم بخطئه في حدوثه إلى جانب عوامل أخرى، وفي هذه الحالة يشترط لإعفاء الناقل أن يثبت خطأ المضرور (المسافر) وأن هذا الخطأ هو السبب المباشر في الوفاة أو الإصابة الجسدية أو فقدان الأمتعة أو تلفها، وهو ما أكدته المادة 847 من القانون البحري الجزائري التي نصت بأنه: " إذا أثبت الناقل بأن خطأ أو إهمال الراكب قد سبب وفاته أو إصابته الجسدية وفقدان أمتعته أو إضرارها أو ساهم في ذلك، جاز للمحكمة المختصة إبعاد مسؤولية الناقل أو تخفيفها".

ومن هذا المنطلق، فإن تسليم الناقل لتذكرة السفر يعد قرينة على قيامه بالتزاماته الأساسية المتعلقة بضمان سلامة المسافر وأمتعته، غير أن ذلك لا يعفي المسافر من واجب اتخاذ الحيطة والحذر أثناء الرحلة البحرية. إذ يظل المسافر مسؤولاً عن سلوكه الشخصي خلال السفر، وعليه أن يتجنب كل تصرف قد يعرضه للخطر، سواء أثناء الصعود أو النزول من السفينة أو خلال مدة الرحلة، بحيث يُنتظر منه قدر من الانتباه والعناية بحماية نفسه وعليه فإن عدم مراعاة المسافر لواجب الحذر قد يشكل سبباً في إعفاء الناقل من المسؤولية

¹ - أنظر المادة 844 من القانون البحري الجزائري.

² - عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2007 ص 341.

خاصة إذا ثبت أن الضرر لم يكن ليقع لولا إهمال المسافر أو سوء تصرفه وبذلك، يتحول التزام ضمان السلامة الذي يقع في الأصل على عاتق الناقل إلى التزام مشترك يفرض أيضا على المسافر واجب المحافظة على سلامته.¹

وقد ذهب جانب من القضاء الفرنسي إلى التأكيد على أن المسافر ملزم بالسهر على سلامته الشخصية أثناء النقل، بحيث تنتفي مسؤولية الناقل إذا كان بإمكان المسافر تفادي الضرر ببذل قدر بسيط من اليقظة والانتباه. وعليه، فإن خطأ المسافر يُعد سببا جوهريا في زوال مسؤولية الناقل إذا كان هو السبب الوحيد للضرر، أو في تخفيفها إذا ساهم في وقوعه.²

4_ الحدث المفاجئ والقوة القاهرة:

إذا كانت مسؤولية الناقل العقدية تقوم في حالة الإخلال بسلامة المسافر الجسدية أو التأخير في نقله أو إيصاله إلى المكان والزمان المتفق عليهما، فإن هناك حالات يُعفى فيها الناقل من هذه المسؤولية، حيث يمكنه التمسك بأحد الأسباب القانونية المحددة لإبعاد المسؤولية عنه، وعلى رأسها القوة القاهرة والحدث المفاجئ، وذلك استناداً إلى ما تقرره المواد 137 وما يليها من القانون المدني الجزائري.

ويُفهم من ذلك أن المشرع الجزائري قد أجاز للناقل التمسك بالقوة القاهرة والحدث المفاجئ كسببين للإعفاء من المسؤولية متى تعلقت الأضرار بسلامة المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل. فالقوة القاهرة أو الحادث يُقصد به كل واقعة لا دخل لإرادة الإنسان فيها، ولا يمكن توقعها لا من حيث الزمان ولا المكان، كما يستحيل دفعها أو تفادي آثارها، كالكوارث الطبيعية مثل الزلازل والفيضانات والعواصف والحرائق، أو الأحداث الاستثنائية كالحروب والاضطرابات الكبرى وما شابه. وعليه، حتى تكتسب الواقعة وصف القوة القاهرة أو الحادث

¹ - بن زايد عبد الله، المرجع السابق، ص 36.

² - محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 101.

المفاجئ، يجب أن تتوفر فيها شروط أساسية تتمثل في عدم إمكانية التوقع، واستحالة الدفع وأن تؤدي إلى استحالة تنفيذ الالتزام العقدي، فإذا تخلف أحد هذه الشروط انتفى وصف القوة القاهرة، ولم يعد الناقل في وضع يسمح له بالإعفاء من المسؤولية.¹

وتجدر الإشارة إلى أن حالة الإعفاء القانوني من المسؤولية، وعلى رأسها القوة القاهرة وخطأ المسافر، تتلاءم مع طبيعة المسؤولية العقدية للناقل، إذ لا يمكن نفي هذه المسؤولية إلا بإثبات أحد هذين السببين، وهو ما يتضح أيضا في مجال نقل البضائع بحريا، حيث تعد القوة القاهرة وخطأ الشاحن أو المرسل إليه من أهم أسباب الإعفاء، بينما في نقل الأشخاص يحل خطأ الراكب محل خطأ الشاحن أو المرسل إليه، وبناءً عليه فإن ما يدرس بشأن القوة القاهرة أو خطأ الطرف الآخر في عقد نقل البضائع ينطبق كذلك على عقد نقل الأشخاص من حيث المفهوم وآثار الإعفاء وعبء الإثبات، مع مراعاة خصوصية كل عقد على حدة.²

المبحث الثاني: آثار قيام مسؤولية الناقل البحري للمسافرين

يترتب عن قيام مسؤولية الناقل البحري للمسافرين آثار قانونية تبرز من خلال تمكين المضرور من مباشرة الدعوى القضائية للمطالبة بحقوقه الناشئة عن عقد النقل البحري وذلك وفق الأحكام والإجراءات التي نظمها المشرع في القانون البحري، وتكتسي هذه الدعوى أهمية خاصة باعتبارها الوسيلة القانونية التي يتم من خلالها عرض النزاع على الجهة القضائية المختصة للفصل فيه، بما يضمن حماية حقوق المسافرين وتحقيق التوازن بين أطراف العلاقة التعاقدية.

غير أن مباشرة دعوى المسؤولية لا تبقى قائمة دون حدود زمنية، إذ أخضعها المشرع لنظام التقادم باعتباره من القواعد الأساسية التي تهدف إلى استقرار المعاملات القانونية والبحرية على وجه الخصوص، وذلك من خلال تحديد مدة معينة لممارسة الدعوى قبل سقوط الحق في سماعها.

¹ - بن زايد عبد الله، المرجع السابق، ص 38.

² - عزيز العكيلي، المرجع السابق، ص 331.

وعليه، فإن دراسة آثار قيام مسؤولية الناقل البحري للمسافرين تقتضي التطرق إلى دعوى مسؤولية الناقل البحري للمسافرين (المطلب الأول)، ثم بيان الأحكام المتعلقة بتقادم هذه الدعوى (المطلب الثاني).

المطلب الأول: دعوى مسؤولية الناقل البحري للمسافرين

تنشأ دعوى مسؤولية الناقل البحري للمسافرين عندما يتعرض هذا الأخير لضرر أثناء تنفيذ عقد النقل، نتيجة إخلال الناقل بالتزامه الأساسي المتمثل في ضمان سلامة المسافر ويترتب عن هذا الإخلال قيام حق للمضرور في المطالبة بالتعويض، من خلال دعوى قضائية ترفع أمام الجهات المختصة، وتعد هذه الدعوى وسيلة قانونية لحماية حقوق المسافر.

ومنه، سوف نفصل في دراستنا لهذا المطلب لدعوى مسؤولية الناقل البحري للمسافرين بالتطرق إلى أطراف دعوى المسؤولية وهذا من خلال تحديد من له الحق في رفع هذه الدعوى وعلى من ترفع (الفرع الأول)، وإلى إجراءات رفع الدعوى (الفرع الثاني).

الفرع الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للمسافرين

عند تعرض المسافر لأضرار أثناء تنفيذ عملية النقل البحري نتيجة خطأ الناقل العقدي المتمثل في إخلاله بالتزامه بضمان السلامة، يثبت للمضرور حق المطالبة بالتعويض باعتباره أثراً قانونياً لهذا الإخلال، ويتجسد هذا الحق عملياً في رفع دعوى قضائية تهدف إلى حمايته وتمكينه من الحصول على الجبر المناسب للضرر اللاحق به، وتقوم هذه الدعوى في الغالب، على وجود طرفين أساسيين هما أطراف عقد النقل؛ حيث يكون المسافر هو المدعي بصفته المضرور، في حين يكون الناقل البحري مدعى عليه باعتباره الطرف المسؤول عن تنفيذ الالتزام التعاقدي.

أولاً: المدعي

يمثل المدعى الشخص الذي يتمتع بالحق أو بالمركز القانوني محل الحماية القانونية وبالرجوع إلى عقد النقل البحري للأشخاص، فإن العلاقة التعاقدية تنشأ أساساً بين الناقل البحري والمسافر، وبناء عليه فإن المدعي يكون في الأصل هو الراكب أو المسافر الذي لحقه ضرر. غير أنه قد تتسع هذه الصفة في بعض الحالات لتشمل أشخاصاً آخرين غير الراكب، كما هو الحال عند مباشرة الدعوى من طرف ورثة المسافر المتوفى، أو من قبل أشخاص كان يعولهم المتضرر دون أن يكونوا من الورثة.¹

وقد كرس اتفاقية بروكسل لسنة 1961 صفة رافع دعوى التعويض، حيث نصت صراحة على أن دعاوى التعويض عن الأضرار الجسدية التي تصيب المسافر لا يجوز رفعها إلا من طرف المسافر نفسه أو نيابة عنه، وفي حالة وفاته لا ترفع الدعوى إلا من ذوي حقوقه أو من الأشخاص الذين كان يعيلهم، وذلك وفقاً لما يجيزه قانون المحكمة المختصة.² كما أكدت الاتفاقية أن كل دعوى تتعلق بالتعويض، أياً كان أساسها، تخضع حصرياً للأحكام والقيود المنصوص عليها فيها.

وعليه، فإن تحديد الأشخاص المخول لهم رفع دعوى المسؤولية على الناقل البحري يستوجب التمييز بين المسافرين المضروور، وورثته، والأشخاص الذين كان يعولهم.

1_المسافر المضروور

لا يثور إشكال في تحديد صفة المدعي متى كان المسافر نفسه هو المتضرر، باعتباره الطرف المتعاقد مع الناقل البحري. إذ يحق له في جميع الحالات التي يتعرض فيها لضرر بدني كالإصابات أو الجروح، أو لضرر مادي أو معنوي ناجم عن التأخير أو فقدان الأمتعة أو تلفها، أن يباشر دعوى المسؤولية التعاقدية ضد الناقل للمطالبة بالتعويض عن الأضرار

¹ - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 234.

² - الفقرتين الثانية والثالثة من المادة 10 من اتفاقية بروكسل 1961 الخاصة بنقل الركاب عن طريق البحر.

اللاحقة به، استنادا إلى العلاقة العقدية التي تربطه به، ومع ذلك، قد تباشر الدعوى من طرف نائب قانوني عن المسافر، كالقيم أو الوصي أو الوكيل، شريطة أن يكون هذا الأخير إنما يطالب بحقوق الأصيل (المسافر المتضرر) وليس بحقوق شخصية له، وذلك لعدم وجود علاقة تعاقدية مباشرة بين النائب والناقل.¹

أما بالنسبة لدعوى التعويض المتعلقة بنقل الأمتعة فإن تحديد صفة المدعي لا يثير صعوبة خاصة إذ غالبا ما يباشر المسافر نفسه هذه الدعوى باعتباره صاحب الحق في أمتعته، المستمد من عقد النقل، وتعود سهولة إثبات هذه الصفة إلا أن حق الإدعاء بشأن الأمتعة يظل في الغالب محصورا في المسافر دون غيره، لكونه الطرف الوحيد الذي يملك العلاقة التعاقدية والحق المباشر عليها.²

2_خلف المسافر المتوفى

ترفع دعوى المسؤولية في هذه الحالة من قبل ورثة المسافر المتوفى أو من غيرهم من الأشخاص الذين كان يعولهم خلال حياته، وتثور هنا مسألة تحديد الأساس القانوني لحق هؤلاء في المطالبة بالتعويض، ومدى انتقال هذا الحق إليهم.³

أ/ دعوى ورثة المسافر المتوفى

يثار التساؤل حول أحقية ورثة المسافر في مباشرة دعوى المسؤولية العقدية ضد الناقل البحري عند وفاة مورثهم أثناء تنفيذ عقد النقل، لاسيما في الحالات التي تختلف فيها ظروف الوفاة من حيث توقيتها بالنسبة لوقوع الحادث.

1_المطالبة بالحق الموروث

قد انقسم الفقه في هذا الشأن إلى اتجاهين:

¹ - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 234.

² - دلال يزيد، المرجع السابق، ص 345.

³ - عبد القادر العدوي، المسؤولية المدنية للناقل البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ص 50.

يرى اتجاه أول أنه إذا لم تقع الوفاة فوراً، وإنما بعد فترة من وقوع الحادث، فإن حق المطالبة بالتعويض يكون قد نشأ للمسافر قبل وفاته، ومن ثم ينتقل إلى ورثته باعتباره من الحقوق المالية التي تدخل في تركته، ويجوز لهم تبعاً لذلك مباشرة دعوى المسؤولية العقدية للمطالبة به، أما إذا كانت الوفاة فورية، بحيث لم يثبت للمسافر حق في التعويض قبل وفاته فإنه لا مجال لانتقال هذا الحق إلى الورثة، لعدم نشوئه أصلاً في ذمة المورث، ويقتصر حقهم في هذه الحالة على المطالبة بالتعويض عن الضرر الشخصي الذي لحقهم نتيجة الوفاة، وذلك على أساس المسؤولية التقصيرية.¹

في المقابل، يذهب اتجاه آخر إلى عدم التمييز بين حالتي الوفاة الفورية وغير الفورية ويقرر أن حق المسافر في التعويض ينشأ بمجرد وقوع الضرر، ولو أعقبته الوفاة مباشرة متى ثبتت العلاقة السببية بين الإصابة والوفاة،² وعلى هذا الأساس ينتقل الحق في التعويض إلى الورثة باعتباره قد استقر في ذمة المورث، ويجوز لهم الرجوع على الناقل البحري استناداً إلى أحكام المسؤولية العقدية الناشئة عن عقد النقل.³

وبناء على ذلك، فإن الرأي الراجح يميل إلى إقرار حق الورثة في المطالبة بالتعويض في الحالتين، تأسيساً على أن الضرر الذي أصاب المسافر قد تحقق قبل وفاته، ولو بفاصل زمني يسير، مما يكفي لقيام حقه في التعويض وانتقاله إلى ورثته، مع احتفاظهم كذلك بحق المطالبة بالتعويض عن الأضرار الشخصية التي لحقت بهم جراء الوفاة.⁴

¹ - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 236.

² - المرجع نفسه، ص 237.

³ - محمد سليمان فلاح الرشيد، نظرية الالتزام بضمان السلامة في إطار تطور المسؤولية العقدية، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين الشمس، 1998، ص 310.

⁴ - عبد القادر أقصاوي، الالتزام بضمان السلامة في العقود، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، مصر، 2010، ص 442.

2_المطالبة بالتعويض على أساس الضرر الشخصي

قد يترتب على وفاة المسافر آثار تمتد إلى ورثته، بحيث لا يقتصر حقهم على ما انتقل إليهم من حقوق مورثهم، بل يثبت لهم كذلك حق مستقل في المطالبة بالتعويض عما لحقهم شخصيا من أضرار مادية ومعنوية نتيجة هذه الوفاة.¹

ويعد هذا التعويض عن الضرر المرتد حقا شخصيا خاصا بكل وارث أصابه ضرر ويستند أساسا إلى الضرر الذي لحق به هولا إلى الضرر الأصلي الذي أصاب المورث رغم أن كليهما يرجع إلى واقعة واحدة، وعلى هذا الأساس يقدر التعويض بحسب جسامه الضرر الشخصي لكل وارث، دون ارتباط بنصيبه في التركة أو بأحكام الميراث، كما يتميز هذا الحق باستقلاله التام عن ذمة المورث، فلا يتأثر بتصرفاته السابقة، كتنزله عن حقه في التعويض أثناء حياته، ولا يدخل ضمن تركته بعد وفاته، كما لا يكون محلا لحقوق دائنيه ولا يوزع بين الورثة وفق الأنصبة الشرعية، ويترتب على ذلك أنه يجوز لكل وارث أن يطالب بالتعويض عن الضرر الذي أصابه بصفة مستقلة عن غيره، دون أن يحول ذلك دون مطالبة باقي الورثة بحقوقهم الشخصية.²

غير أن استحقاق التعويض عن الضرر المادي يظل مشروطا بثبوت إعالة المورث للوارث بحيث تكون نفقته واجبة عليه، أما إذا كان الوارث مستقلا في معيشته ولا يعتمد على المورث في إعالته، فإنه لا يستحق التعويض عن الضرر المادي، وإن كان يظل من حقه المطالبة بالتعويض عن الضرر المعنوي المتمثل في الألم النفسي الناتج عن فقدان المورث.³

¹ - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 238.

² - المرجع نفسه، ص 240.

³ - المرجع نفسه، ص 240.

ب_دعوى المعالين من غير الورثة

لا يقتصر الحق في المطالبة بالتعويض عند وفاة المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل على ورثته فحسب، بل تمتد كذلك إلى الأشخاص الذين كانوا يعتمدون عليه في معيشتهم، رغم عدم اكتسابهم صفة الوارث، ويستند هذا الحكم إلى ما تقيده أحكام اتفاقية بروكسل لسنة 1961، التي أقرت إمكانية مطالبة هؤلاء بالتعويض في حدود ما لحقهم من ضرر شخصي،¹ وفي هذا الإطار تقوم دعوى المعالين على أساس الضرر الذي أصابهم مباشرة والمتمثل أساسا في حرمانهم من مورد الإعالة الذي كان يوفره لهم المسافر المتوفى، فضلا عما قد يترتب على وفاته من أضرار معنوية كالآلم النفسي الناتج عن فقدانه.

غير أن استحقاق هؤلاء للتعويض يظل مشروطا بتوافر رابطة إعالة فعلية وقانونية بحيث يكون المتوفى ملزما بالإئفاق عليهم، أو على الأقل كان يقدم لهم معونة منتظمة وثابتة، إذ لا يكفي مجرد الادعاء بوقوع ضرر، بل يتعين أن يكون هذا الضرر محققا ويمس حقا ثابتا، يتمثل في النفقة الواجبة التي كانوا يستفيدون منها في حياة المعيل.²

أما من حيث الأساس القانوني للدعوى، فإن رجوع المعالين على الناقل البحري لا يمكن أن يقوم على المسؤولية العقدية، لعدم قيام علاقة تعاقدية بينهم وبينه، وإنما يستند إلى المسؤولية التقصيرية، باعتبار أن الضرر الذي لحقهم شخصي ومستقل عن الضرر الذي أصاب المسافرين، ومن ثم فإن حقهم في التعويض لا يستمد من الميراث، وإنما من الضرر المباشر الذي أصابهم، وهو ما يراعى عند تقدير التعويض.³

ويترتب على ذلك أن هذا التعويض يعد حقا شخصيا خالصا لكل متضرر مستقل به عن غيره من المعالين فلا يشاركه فيه سواه كما يقدر تبعا لمدى ما لحقه من ضرر فعلي نتيجة فقدان المعيل.

¹ - اتفاقية بروكسل لسنة 1961، المادة 10 الفقرة الثالثة.

² - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 242.

³ - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 242.

ثانيا: المدعى عليه

يقصد بالمدعى عليه الشخص الذي ترفع ضده دعوى المسؤولية، وهو في هذا المجال البحري، باعتباره المسؤول عن تنفيذ عقد النقل وضمان سلامة المسافر، غير أن تحديد المدعى عليه قد يتعدد تبعا للجهة التي تتولى تنفيذ النقل فعليا.¹

1_ الناقل المتعاقد والناقل الفعلي:

الأصل أن المدعى عليه هو الناقل المتعاقد، أي الشخص الذي أبرم عقد النقل مع المسافر والتزم بتنفيذه. غير أنه قد يعهد بتنفيذ النقل كليا أو جزئيا، إلى ناقل فعلي وهو ما يؤدي إلى تعدد المسؤولين.²

فإذا تولى الناقل الفعلي تنفيذ الرحلة كاملة، جاز للمضروب الرجوع عليه أو على الناقل المتعاقد أو عليهما معا، أما إذا اقتصر دوره على تنفيذ جزء من الرحلة، فإنه يسأل عن هذا الجزء فقط، في حين يظل الناقل المتعاقد مسؤولا عن كامل الرحلة.³

وفي جميع الأحوال، قد تقوم مسؤولية تضامنية بين الناقلين، بما يتيح للمضروب اختيار من يرجع عليه.⁴

¹ - فتحي حسن جبيل، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، رسالة ماجستير، ص 205.

² - محمود محمد عابنة، أحكام عقد النقل، الطبعة الأولى، دار الثقافة والنشر والتوزيع، الأردن 2015، ص 388.

³ - المرجع نفسه، ص 390.

⁴ - لقد تطرقت اتفاقية مونتريال 1999 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي لأحكام النقل الجوي الذي يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد في المواد 39 و40 و41.

2_التابعون والوكلاء :

لا تقتصر مسؤولية الناقل عن أفعاله الشخصية، بل تمتد لتشمل أفعال تابعيه ووكلائه أثناء أداء وظائفهم، باعتبارهم يعملون تحت إشرافه ولحسابه، كما يجوز للمضرور الرجوع عليهم مباشرة، مع تمكينهم من التمسك بنفس الدفع وحدود المسؤولية المقررة للناقل.

3_الوكيل بالعمولة للنقل:

قد يظهر في عملية النقل شخص يتوسط في إبرام العقد، وهو الوكيل بالعمولة للنقل فإذا اقتصر دوره على الوساطة، فلا يعد ناقلًا، أما إذا تعاقد باسمه الخاص أو تولى تنفيذ النقل، فإنه يكتسب صفة الناقل، ويسأل عن الأضرار التي تلحق بالمسافر كما لو كان طرفًا أصليًا في العقد.

الفرع الثاني: إجراءات رفع دعوى المسؤولية

تخضع دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري لجملة من الإجراءات التي يتعين احترامها لضمان صحتها وفعاليتها، ويعد الإخطار إجراء أوليًا يهدف إلى إعلام الناقل بوقوع الضرر يليه تحديد الجهة القضائية المختصة بنظر النزاع، باعتبارها الجهة المخولة قانونًا للفصل في الدعوى.

أولاً: وجوب إخطار المسافر للناقل البحري:

نص المشرع الجزائري، على غرار ما جاءت به الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل البحري، صراحة في المادة 851 من القانون البحري، على إلزام المسافر بتوجيه إخطار كتابي إلى الناقل أو من يمثله، وذلك وفق آجال محددة تختلف بحسب طبيعة الضرر، ففي حالة الإصابة الجسدية، يتعين على المسافر القيام بالإخطار خلال 15 يومًا من تاريخ نزوله من السفينة.

أما بالنسبة للأضرار الظاهرة التي تلحق بالأمّعة، فيجب التبليغ بشأن أمّعة الحجرة قبل إنزالها أو أثناءه في حين يشترط بالنسبة لبقية الأمّعة أن يتم الإخطار قبل أو وقت تسليمها، وفيما يخص حالات فقدان أو الأضرار غير الظاهرة بالأمّعة فقد حدد أجل الإخطار في 15 يوما ابتداء من تاريخ الإنزال أو التسليم أو التاريخ الذي كان يجب أن يتم التسليم فيه¹، ويستفاد من هذه الأحكام، سواء الواردة في النصوص الوطنية أو في الاتفاقيات الدولية، أن التزام الإخطار يقع على عاتق المسافر في جميع حالات الضرر، باعتباره إجراء جوهريا لضمان حماية حقوقه اتجاه الناقل البحري.

1_ الإخطار فيما يخص الإصابة الجسدية:

يعد الإخطار في حالة الإصابة الجسدية إجراء قانونيا يلتزم به المسافر بموجب القانون البحري الجزائري، حيث يتعين أن يكون هذا الإخطار مكتوبا وأن يصل إلى علم الناقل أو من يمثله، دون اشتراط شكلية محددة،² شريطة أن يتضمن بيانا صريحا بوقوع الإصابة إثناء تنفيذ عقد النقل مع تحديدها قدر الإمكان،³ ولا يعتد في هذا الصدد بالتحفظات العامة التي تخلو من تحديد واضح للضرر.⁴

ويترتب على عدم القيام بالإخطار أو عدم استيفائه لشروطه القانونية قيام قرينة مفادها أن المسافر قد غادر السفينة سليما دون إصابة، وهي قرينة بسيطة يجوز دحضها بكافة وسائل الإثبات، خاصة بالوسائل الطبية⁵، في المقابل فإن احترام إجراء الإخطار وفقا للقانون يعزز مركز المسافر، إذ يشكل قرينة على وقوع الإصابة أثناء تنفيذ عقد النقل، ويلاحظ أن

¹ سامي بديع منصور، نصري أنطوان دياب، عبده جميل غصوب، القانون الدولي الخاص، تنازع الاختصاص التشريعي الجزء الثاني، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، مصر، 2009، ص 597.

² كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، مصر، 1997، ص 815،

³ محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 532.

⁴ كمال حمدي، المرجع سابق، ص 815.

⁵ المرجع نفسه، ص 816.

هذا الالتزام يقتصر على المسافرين المصاب دون أن يمتد إلى ورثته أو من يعولهم في حالة وفاته، حيث لا يشترط الإخطار في هذه الحالة لرفع دعوى التعويض.¹

2_ الإخطار فيما يخص الأضرار اللاحقة بالأمته

أولى المشرع الجزائري أهمية خاصة لمسألة الإخطار في حالة تضرر أمته المسافر وذلك من خلال أحكام الفقرتين الثانية والثالثة من المادة 851 من القانون البحري، حيث أوجب على المسافرين توجيه إخطار كتابي إلى الناقل البحري عند تعرض أمته للضرر أثناء تنفيذ عقد النقل البحري، ويترتب على عدم القيام بهذا الإخطار قيام قرينة قانونية تفيد بأن المسافر قد تسلم أمته في حالة جيدة، إلى أن يثبت خلاف ذلك.²

غير أن المشرع ميز بين الضرر الظاهر والضرر الخفي الذي قد يلحق بالأمته، كما فرق بين أمته الحجرة وباقي الأمته الأخرى، ففي حالة تعرض أمته الحجرة لضرر ظاهر، يتعين على المسافرين إخطار الناقل قبل أو أثناء إنزالها، باعتبار أن هذه الأمته تبقى في حيازة المسافرين وتحت رقابته المباشرة، الأمر الذي يجعله على علم فوري بالأضرار التي قد تصيبها وبالتالي لا تستدعي الحالة منحه مهلة إضافية للإخطار.³

أما بالنسبة لبقية الأمته التي تكون عادة تحت حراسة الناقل البحري، فإنه يجب توجيه الإخطار بشأن الأضرار الظاهرة قبل أو عند استلامها، وفي حالة فقدان الأمته أو تعرضها لضرر غير ظاهر، أوجب المشرع على المسافرين إخطار الناقل خلال مدة أقصاها 15 يوما تحتسب من تاريخ الإنزال أو التسليم إذا تعلق الأمر بضرر بالأمته، أو من التاريخ الذي كان ينبغي أن يتم فيه التسليم في حالة فقدانها.⁴

¹ - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزء الثالث، دار النهضة العربية والنشر والتوزيع، مصر، 2004، ص 220.

² - المادة 851 من القانون البحري الجزائري.

³ - المادة 852 من القانون البحري الجزائري.

⁴ - المادة 852 من القانون البحري الجزائري.

كما نصت الفقرة الثانية من المادة 852 من القانون البحري الجزائري على أن الإخطار يصبح غير ذي جدوى إذا تم فحص الأمتعة بحضور الطرفين وقت الاستلام إذ يفترض في هذه الحالة العلم بحالتها وقت التسليم. ويتضح من خلال مقارنة أحكام القانون البحري الجزائري بأحكام اتفاقية بروكسل لسنة 1967 المتعلقة بنقل أمتعة المسافرين، وكذا اتفاقية أثينا لسنة 1974، وجود توافق كبير من حيث تنظيم إجراءات الإخطار والآثار المترتبة عليه، بما يعكس تأثير المشرع الجزائري بالقواعد الدولية المنظمة للنقل البحري للمسافرين وأمتعتهم.¹

ثانيا: المحكمة المختصة بالنظر في دعوى مسؤولية الناقل البحري للمسافرين

تخضع مسألة الاختصاص القضائي في دعوى المسؤولية للقواعد الإجرائية المنظمة للاختصاص، حيث يعد الاختصاص النوعي من النظام العام، مما يخول للمحكمة إثارته تلقائيا في أي مرحلة تكون عليها الدعوى، دون أن يتوقف ذلك على دفع من الخصوم، في المقابل، فإن قواعد الاختصاص الإقليمي لا ترتبط بالنظام العام، وبالتالي لا يجوز للمحكمة

¹– Art .10, CONV BRUXEL 1967: 3 "a) En cas de dommage apparent à quelque titre à des bagages, le passager doit adresser des protestations écrites au transporteur ou à son agent.

- (i) En ce qui concerne les bagages de cabine, avant ou au moment de leur débarquement ;
- (ii) En ce qui concerne tout autre bagage avant ou au moment de la délivrance.
- b) En cas de perte ou de dommage non apparent ces protestations doivent être adressées dans les quinze jours du débarquement ou de la date à laquelle la délivrance aurait du avoir lieu.
- c) faut de se conforme aux prescriptions de cet article, le passager sera présumé, sauf preuve contraire avoir reçu ses bagages en bon état.
- d) les protestations écrites sont inutiles si l'état de bagages a été contradictoirement constaté au moment de leur réception... ».

أن تثيرها من تلقاء نفسها، وإنما يتعين على الخصم التمسك بالدفع بعدم الاختصاص المحلي قبل أي مناقشة في الموضوع أو تقديم أي طلبات وإلا سقط حقه في التمسك به، وقد نظم المشرع الجزائري الجهات القضائية المختصة بالفصل في المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للمسافرين، سواء في إطار النقل الداخلي أو الدولي، حيث خص الاختصاص الداخلي بالقواعد الوطنية، في حين أحال في حالة النقل الدولي إلى الاتفاقيات الدولية التي تكون الجزائر طرفاً فيها.¹

1_ الاختصاص القضائي في التشريع الجزائري:

يشمل الاختصاص القضائي في هذا الإطار كلا من الاختصاص النوعي والاختصاص الإقليمي.

أ_ الاختصاص القضائي النوعي:

بما أن عقد النقل البحري يعد عملاً تجارياً بالنسبة للناقل، فإن المنازعات الناشئة عنه كانت تُكيف تقليدياً على أنها منازعات تجارية، غير أن المشرع الجزائري، وفي إطار إعادة تنظيم القضاء التجاري، استحدثت المحاكم التجارية المتخصصة للفصل في هذا النوع من النزاعات وفقاً لأحكام قانون الإجراءات المدنية والإدارية المعدل.²

وتختص هذه المحاكم التجارية المتخصصة، المشكلة بتشكيلة جماعية، بالنظر دون سواها في مجموعة من المنازعات ذات الطابع الاقتصادي والتجاري، ومنها المنازعات

¹ - أنظر المادة 855 من القانون البحري الجزائري.

² - سي فضيل الحاج، النظام القانوني للمحكمة التجارية المتخصصة في الجزائر، مجلة الفكر القانوني والسياسي، المجلد 7، العدد 2، 2023، ص 352.

البحرية، ومنازعات النقل، وذلك طبقا لنصوص قانون الإجراءات المدنية والإدارية التي حددت مجال اختصاصها، مع ترك تحديد مقراتها ودوائر اختصاصها للتنظيم.¹

ب_ الاختصاص القضائي الإقليمي:

تنص المادة 855 من القانون البحري على أن الدعاوى الناشئة عن عقد نقل المسافرين وأمتعتهم تُرفع أمام الجهات القضائية المختصة وفقا لقواعد القانون العام، مما يحيل إلى أحكام قانون الإجراءات المدنية والإدارية، لاسيما المادة 37 منه، التي تقضي بأن الاختصاص الإقليمي ينعقد لمحكمة موطن المدعي عليه، وإن لم يكن له موطن معروف فيعود الاختصاص إلى موطنه الأخير، وفي حالة اختيار موطن يتم الرجوع إلى الموطن المختار ما لم ينص القانون على خلاف ذلك.

ونظرا لكون الناقل البحري يمارس نشاطه في شكل شركة تجارية، فإن تحديد الموطن في هذه الحالة يخضع أيضا لأحكام المادة 39 الفقرة الرابعة منها، التي تقرر أن الدعاوى المتعلقة بالمسائل التجارية تُرفع أمام الجهة القضائية التي تم تنفيذ العقد في دائرة اختصاصها، كما يجوز رفع الدعوى ضد الشركات أما المحكمة التي يقع في دائرتها أخذ فروعها، وبناءً عليه يجوز للمسافر المتضرر من عقد النقل البحري رفع دعواه أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها فرع الشركة الناقلة، شريطة أن يكون هذا الفرع هو الذي أبرم العقد أونفذه، أما إذا تم إبرام العقد في مقر الشركة الرئيسي، فإن الاختصاص ينعقد لمحكمة مقرها بالعاصمة باعتبارها الموطن القانوني للشركة.

ج _ الاختصاص القضائي في الاتفاقيات الدولية

لم تتعرض اتفاقية بروكسل لسنة 1961 المتعلقة بنقل المسافرين بحرا لمسألة تحديد الاختصاص القضائي، ولم تتعرض اتفاقية بروكسل لسنة 1961 المتعلقة بنقل المسافرين

¹ - مولدي سامية وعيادي فريدة، نظام المحاكم التجارية المتخصصة في الجزائر، المجلة المتوسطة للقانون والاقتصاد المجلد 8، العدد 1، 2023، ص 24.

بحرا لمسألة تحديد الاختصاص القضائي، وإنما تركت تنظيمه للتشريعات الوطنية للدول المتعاقدة، وبما أن الجزائر صادقت على هذه الاتفاقية، فإن الرجوع يكون إلى أحكام القانون الوطني، لاسيما قواعد الاختصاص الواردة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، وهو ما يؤدي إلى انعقاد الاختصاص لمحكمة موطن المدعى عليه، أو لمحكمة مقر الشركة أو أحد فروعها بالنسبة للشخص المعنوي.

وعلى خلاف ذلك، جاءت اتفاقية بروكسل لسنة 1967 المتعلقة بنقل الأمتعة البحرية بأحكام أكثر تفصيلا فيما يخص الاختصاص القضائي، إذ منحت للمسافر المتضرر حرية اختيار المحكمة المختصة قبل وقوع الحادث المنشئ للضرر، وقد حددت الثالثة عشر من الاتفاقية الجهات القضائية التي يمكن رفع دعوى التعويض أمامها، والمتمثلة في محكمة محل الإقامة المعتادة للمدعى عليه أو مركزه الرئيسي، أو محكمة ميناء المغادرة أو ميناء الوصول المحددين في عقد النقل، كما يجوز رفع الدعوى أمام محكمة موطن المدعي أو محل إقامته المعتادة متى كان للمدعى عليه مركز نشاط داخل تلك الدولة ويخضع لقانونها.

ويثير هذا التنظيم نوعا من التناقض في مجال الاختصاص القضائي، ذلك أن إحالة المشرع الجزائري تنظيم الاختصاص في النقل البحري الدولي إلى الاتفاقيات الدولية ترتب عنه تضيق خيارات المسافرين في دعاوى الأضرار الجسمانية، حيث ينعقد الاختصاص غالبا لمحكمة موطن المدعى عليه أو مقر الشركة الناقلة، في حين أن دعاوى الأضرار اللاحقة بالأمتعة تخول للمسافر عدة بدائل قضائية تيسر عليه مباشرة دعواه، وهي تفرقة تبدو غير مبررة خاصة وأن الأضرار الجسمانية تعد أكثر خطورة وتستوجب حماية قضائية أوسع للمسافر المتضرر.¹

ومن هذا المنطلق، كان من الأجدر بالمشرع الجزائري أن يقتدي ببعض التشريعات المقارنة، وعلى رأسها التشريع المصري²، الذي تناول مسألة الاختصاص القضائي في

¹ - أنظر المادة 41 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

² - المادة 272 من قانون التجارة البحرية المصرية.

دعاوى مسؤولية الناقل البحري بصورة أكثر تفصيلاً، ومنح للمسافر المتضرر خيارات متعددة لرفع دعواه، بما يضمن له سهولة التقاضي وتقادي الأعباء المالية والإجراءات المرتبطة باللجوء إلى قضاء أجنبي قد يجهل إجراءاته ونظامه القانوني.¹

أما اتفاقية أثينا لسنة 1974 المتعلقة بنقل المسافرين وأمتعتهم بحراً والبروتوكولات المعدلة لها، فقد تبنت بدورها توجهها موسع في تحديد الاختصاص القضائي، حيث نصت المادة السابعة منها على مجموعة من المحاكم التي يجوز للمدعي رفع دعواه أمام إحداها شريطة أن تكون واقعة داخل دولة طرف في الاتفاقية، وتشمل هذه الجهات القضائية محكمة محل الإقامة المعتادة للمدعى عليه أو مركزه الرئيسي ومحكمة ميناء انطلاق السفينة أو ميناء الوصول المحددين في عقد النقل، إضافة إلى محكمة موطن المدعي أو محل إقامته المعتادة إذا كان للمدعى عليه مركز نشاط داخل تلك الدولة، وكذلك المحكمة التي أبرم في دائرتها عقد النقل متى كان للمدعى عليه مقر نشاط يخضع لقانون تلك الدولة.²

كما أضاف بروتوكول سنة 2002 حكماً جديداً يتعلق بالدعاوى الناشئة عن الإخلال بالتأمين الإلزامي لمسؤولية الناقل البحري، حيث منح للمدعي الحق في رفع دعواه أمام إحدى الجهات القضائية المختصة أصلاً بنظر دعوى المسؤولية ضد الناقل أو الناقل الفعلي، وهم ما يعكس توجهاً نحو تعزيز حماية المسافر وتوسيع الضمانات الإجرائية المقررة لصالحه.³

وتجدر الإشارة أخيراً إلى أن الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل البحري حرصت على حماية الطرف الضعيف في العلاقة التعاقدية، وهو المسافر، من الشروط التعسفية المتعلقة بالاختصاص القضائي، لذلك اعتبرت قواعد الاختصاص الواردة فيها من النظام العام، فلا يجوز الاتفاق مسبقاً على مخالفتها. فقد قضت اتفاقية بروكسل 1961 ببطالان كل شرط

¹ - عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 536.

² - استمدت من المادة الثامنة من اتفاقية فارسوفيا المتعلقة بالنقل الجوي.

³ - جاءت المادة 17 من بروتوكول 2002 في فقرتها الأولى مطابقة لفقرة الأولى من نفس المادة لاتفاقية أثينا لعام

1974.

تعاقد يبرم قبل وقوع الحادث ويقضي بإسناد الاختصاص لمحكمة معينة،¹ كما اعتبرت اتفاقية 1967 كل شرط من شأنه تقييد حرية المسافر في اختيار المحكمة المختصة باطلاً دون أن يمتد هذا البطلان إلى عقد النقل ذاته²، وسارت اتفاقية أثينا لسنة 1974 والبروتوكولات المعدلة لها في الاتجاه نفسه، تكريساً لمبدأ حماية المسافر وضمان حقه في التقاضي أمام القضاء الملائم له.³

المطلب الثاني: تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للمسافرين

تعتبر مسألة تقادم دعوى المسؤولية من القضايا الأساسية في مجال النقل البحري للمسافرين، لما لها من أثر مباشر في استقرار المعاملات القانونية وتحديد الإطار الزمني لمباشرة الحقوق، فبمجرد قيام مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار التي تلحق بالمسافر سواء تعلق الأمر بوفاته أو بإصابته الجسدية أو بضياع أمتعته، تنشأ دعوى التعويض التي يتعين ممارستها داخل أجل محدد قانوناً، وإلا سقط الحق في رفعها بالتقادم.

ويستند نظام التقادم إلى اعتبارات عملية وقانونية، تتمثل أساساً في تحقيق الأمن القانوني وتقادي بقاء النزاعات معلقة إلى أجل غير محدد، فضلاً عن صعوبة الإثبات مع مرور الزمن، غير أن إعمال هذا النظام يقتضي ضبط أحكامه بدقة، سواء من حيث بداية سريان مدته، أو كيفية احتسابها، أو القيود الواردة عليها. وانطلاقاً من ذلك، يثير تقادم دعوى المسؤولية جملة من الإشكالات القانونية التي تستدعي الدراسة والتحليل، لاسيما ما تعلق

¹ - المادة 9 من اتفاقية بروكسل 1961.

² - المادة 13 فقرة 2 من اتفاقية بروكسل 1967.

³ - Art. 18, CNV ATHEN 1974 «Toute stipulation contractuelle, conclue avant l'événement qui a causé la mort ou les lésions corporelles du passager, ou la perte ou les dommages survenus à ses bagages et tendant à..... Ou qui aurait pour effet de restreindre le choix spécifié au paragraphe 1 ou paragraphe 2 de l'article 17, est nulle et non avenue ; mais la nullité de cette stipulation n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, qui demeure soumis aux dispositions de la présente Convention. »

بسريان مدة التقادم وتحديد نقطة انطلاقها، وكيفية حساب هذه المدة وفقا للقواعد القانونية المعمول بها، إضافة إلى مبدأ عدم جواز النزول عن التقادم أو الاتفاق على تعديل مدده لما له من ارتباط بالنظام العام. كما يقتضي الأمر التطرق إلى عوارض التقادم التي قد تؤثر في سريانه، سواء من خلال وقفه أو انقطاعه، وما يترتب عن ذلك من آثار قانونية.¹

وبناء على ما تقدم، سيتم تقسيم هذا المطلب إلى فروع تتناول على التوالي: سريان تقادم دعوى المسؤولية وكيفية حساب مدته، وعدم جواز النزول عن التقادم، وأخيرا عوارض التقادم وانقطاع تقادم دعوى المسؤولية.

الفرع الأول: سريان تقادم دعوى المسؤولية

تنص المادة 308 من القانون المدني على أن الأصل في الالتزامات أنها تتقادم بمضي 15 سنة، ما لم يرد نص خاص يقضي بخلاف ذلك. ويعرف هذا النوع بالتقادم الطويل، باعتبار القاعدة العامة التي تحكم انقضاء الالتزامات بمرور الزمن.

غير أن هذا الأصل ليس مطلقا، إذ ترد عليه استثناءات متعددة، فقد يقرر المشرع مددا أطول في بعض الحالات، كما هو الشأن بالنسبة لحقوق الإرث التي تمتد مدة تقادمها إلى 33 سنة، وفي المقابل قد تحدد مدد أقصر بموجب نصوص خاصة، خاصة في بعض المجالات ذات الطبيعة الخاصة ويبرز ذلك بوضوح في مجال النقل البحري للمسافرين حيث اتجه كل من المشرع الجزائري والاتفاقيات الدولية إلى تقصير مدد تقادم دعاوى التعويض الناشئة عن مسؤولية الناقل البحري، وذلك تحقيقا لاستقرار المعاملات وحماية للناقل من تراكم الدعاوى وبقائه مهددا بها لمدة طويلة.²

¹ - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 255.

الواحد رشيد، المرجع السابق، ص 168.

² - عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 998.

وعليه، تبرز أهمية دراسة مدد التقادم المقررة لدعوى المسؤولية في هذا المجال، مع بيان كيفية حسابها في كل من التشريع البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، فضلا عن تحديد مدى جواز الاتفاق على تعديل هذه المدد.

أولا: كيفية حساب مدد التقادم

تعد مسألة حساب مدد التقادم من القواعد الأساسية في القانون المدني الجزائري حيث تنص المادة 315 على أن سريان التقادم لا يبدأ، في غير الحالات التي يرد فيها نص خاص، إلا من اليوم الذي يصبح فيه الدائن مستحق الأداء، ويعني ذلك أن مدة التقادم تنطلق من اللحظة التي يصبح فيها الدائن قادرا على المطالبة بحقه قضائيا ويفترض في الدائن أن يمارس حقه خلال هذه المدة، وإلا عد سكوته إهمالا لا يستحق الحماية، خاصة إذا أدى ذلك إلى استقرار مركز المدين، وفي هذا السياق يرى عبد الرزاق السنهوري أن المدين يكون أولى بالحماية إذا ترك الدائن حقه دون مطالبة إلى أن تحقق مدة التقادم.

ومع ذلك، ترد استثناءات بنصوص خاصة تحدد مواعيد مختلفة لسريان التقادم، كما هو الحال في مجال النقل البحري للمسافرين، كما تحسب مدة التقادم بالأيام لا بالساعات بحيث لا يحتسب اليوم الأول وتكتمل المدة بانقضاء آخر يوم.¹

وفي القانون البحري، ركز المشرع على تقادم دعاوى التعويض الناشئة عن مسؤولية الناقل، سواء تعلق الأمر بوفاة المسافر أو إصابته، أو بالأضرار التي تلحق بالأمّعة، مما يبرز أهمية تحديد كيفية حساب هذه المدد في هذه الحالات.²

1_مدد التقادم في حالة الوفاة والأضرار الجسدية:

تأسيسا على القواعد المنظمة لتقادم دعوى المسؤولية في النقل البحري، سلك المشرع الجزائري نهجا يتسق مع التوجهات الدولية المقررة في اتفاقية بروكسل لعام 1961 واتفاقية

¹ -أنظر المادة 314 من القانون المدني الجزائري.

² - أنظر المادة 856 من القانون البحري الجزائري.

أثينا لعام 1974 وبروتوكولاتها المعدلة، حيث أخضع الدعاوى المتعلقة بالتعويض عن الأضرار الجسمانية لتقادم مدته سنتان، يبدأ سريانها فعليا من تاريخ نزول المسافر من السفينة، باعتبار أن هذا التاريخ هو اللحظة التي يتحقق فيها الضرر ويصبح فيها الدين مستحق الأداء، وهو توجه يتناغم مع التشريعات المقارنة كالقانونين الفرنسي والمصري اللذين ربطا بداية التقادم بوقت مغادرة السفينة.

أما في الحالات التي تقع فيها وفاة المسافر، فإن تحديد ميعاد بدء التقادم يتميز تبعا لظروف الوفاة؛ فإذا حدثت الوفاة أثناء تنفيذ عملية النقل، فإن مدة السنتين تسري من اليوم الذي كان يفترض فيه مغادرة المسافر للسفينة، وهو ذات ما تبنته اتفاقية أثينا 1974. وفي مقابل ذلك، إذا وقعت الوفاة بعد مغادرة السفينة نتيجة حادث تعرض له المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل، فإن ميعاد السنتين يبدأ من تاريخ الوفاة، مع وضع قيد زمني صارم يقضي بعدم تجاوز مدة التقادم 3 سنوات من تاريخ مغادرة السفينة؛ فإذا توفي المسافر مثلا بعد سنة ونصف من نزوله، لا يتبقى أمام ورثته سوى سنة ونصف فقط لرفع الدعوى بدلا من سنتين كاملتين، لضمان عدم تجاوز سقف الثلاث سنوات.¹

وفي هذا السياق، يبرز تمييز إجرائي هام؛ فإذا أصيب المسافر وغادر السفينة ثم توفي بعد 6 أشهر، فإن التقادم يسري من تاريخ الوفاة إذا أسندت الدعوى إليها، بينما يسري من تاريخ النزول إذا أسندت للإصابة الجسمانية، مما يجعل من الأفضل قانونا للمسافر رفع دعواه أولا على أساس الإصابة مع الاحتفاظ بحق تكملتها للورثة لاحقا، تلافيا لسقوط الحق بالتقادم إذا ما تماطل الأطراف حتى انقضاء 3 سنوات من تاريخ النزول، حيث لا يقبل الدفع بعد ذلك حتى لو لم تنتقض سنتان على واقعة الوفاة.²

¹ - الفقرة الأولى والثانية والثالثة من المادة 854 من القانون البحري الجزائري.

² - إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 151.

2_مدد التقادم في حالات هلاك أو تلف الأمتعة

يعد نقل أمتعة المسافرين جزءا من التزام الناقل البحري، الذي يلتزم بضمان سلامتها ويسأل عن الأضرار التي قد تلحق بها¹، وفي هذا السياق حدد المشرع الجزائري مدة تقادم دعاوى التعويض الناشئة عن فقدان الأمتعة أو تلفها بسنتين، سواء رفعت الدعوى من قبل المسافرين أو من طرف ورثته في حالة وفاته، وذلك بموجب أحكام القانون البحري².

وقد تبني المشرع الجزائري في هذا الشأن نفس التوجه الذي كرسته اتفاقية بروكسل 1967، حيث أقر مدة تقادم قصيرة تهدف إلى تحقيق استقرار المعاملات وحماية الناقل البحري من بقاء مسؤوليته قائمة لمدة طويلة. غير أن هذا التنظيم لم يخل من انتقادات فقهية، خاصة لعدم تمييزه بين أنواع الأمتعة في تحديد القواعد المتعلقة بالتقادم، كما أن المسافرين قد لا يتمكن من الوقوف على الأضرار التي تلحق أمتعته إلا بعد استلامها، مما يثير إشكالات عملية في مجال حماية حقوقه.

وفي المقابل، اتجهت بعض التشريعات المقارنة والاتفاقيات الدولية، وعلى رأسها اتفاقية أثينا 1974 وتعديلاتها، إلى تبني تنظيم أكثر مرونة يراعي مصلحة المضرور من خلال ربط التقادم بعناصر أكثر ارتباطا بواقع الضرر، مع وضع حدود قصوى لمباشرة الدعوى.

ثانيا: عدم جواز النزول عن التقادم أو تعديله

من خلال تحليلنا لاتفاقيات الإعفاء من المسؤولية في كل من التشريع البحري الجزائري واتفاقية بروكسل، تبين أن كلاهما لم يتطرق بوضوح إلى الاتفاقات التي قد تبرم بين الناقل والمسافر بهدف تعديل مدد التقادم المسقط لدعوى المسؤولية، أو تلك التي تهدف إلى التنازل عنها مسبقا، كما هو سائد في القانون التجاري. وفي ظل غياب سوابق قضائية مباشرة في هذا الشأن، نرى ضرورة الاحتكام إلى القواعد العامة لبيان حكم هذه الاتفاقات.

¹ - أنظر المادة 842 من القانون البحري الجزائري.

² - أنظر المادة 853 من القانون البحري الجزائري.

1_عدم جواز النزول مقدما عن التقادم:

بالاستناد إلى المادة 322 من القانون المدني الجزائري، التي تنص صراحة على أنه: "لا يجوز التنازل عن التقادم قبل ثبوت الحق فيه....."، يتضح أن دعوى التعويض عن مسؤولية الناقل البحري تقوم على اعتبارات المصلحة العامة، وهذا يقتضي بالضرورة منع المسافر والناقل من الاتفاق المسبق على عدم سريان التقادم بعد استيفاء المدة القانونية، ومع أن الدفع بالتقادم لا يتعلق بالنظام العام (حيث لا تقضي به المحكمة تلقائياً بل يجب أن يتمسك به الخصوم)، إلا أنه يظل دفعا موضوعيا يجوز إثارته في أي مرحلة من مراحل الدعوى، حتى أمام محكمة الاستئناف، بينما يتمتع إثارته لأول مرة أمام المحكمة العليا.

وعليه فإن عبارة "قبل ثبوت الحق فيه" الواردة في النص تعني أن التنازل لا يعتد به إلا بعد اكتمال مدة التقادم وصورته حقا مكتسبا للدائن، كما أن عدم إثارته أمام القضاء يعتبر بمثابة تنازل ضمني عنه، ويعود السبب في حظر النزول عن التقادم قبل ثبوت الحق فيه إلى حماية الدائن من الشروط التي قد يفرضها المدين لقطع الطريق على سريان التقادم، مما قد يجعل هذه الشروط ممارسة شائعة في المعاملات، فلو سمح للأطراف بإدراج مثل هذا الشرط، لفرغ نظام التقادم من محتواه، وهو ما يتعارض مع الصالح العام، أما في حال اكتمال مدة التقادم وانتفاء شبهة الضغط على إرادة الناقل، فيجوز له حينئذ التنازل صراحة أو ضمنا عن حقه في التمسك به، وفقا للفقرة الثانية من المادة 322 من القانون المدني الجزائري التي تنص على: "يجوز لكل شخص يملك التصرف في حقوقه أن يتنازل ولو ضمنا عن التقادم بعد ثبوت الحق فيه، غير أن هذا التنازل لا ينفذ في حق الدائنين إذا صدر إضرارا بهم".

وقد تبنت محكمة النقض المصرية توجهها مماثلا، حيث قضت بعدم جواز التنازل عن التقادم الذي لم يكتمل وأن الحق في التنازل لا ينشأ إلا باكتمال المدة. واعتبرت أن النزول

عن تقادم لم يكتمل لا يعدو أن يكون إقراراً من المدين بحق الدائن، مما يؤدي إلى قطع التقادم لا التنازل عنه.¹

وفي الختام تجدر الإشارة إلى أن النزول عن التقادم في مجال النقل البحري للمسافرين يظل أمراً مستبعداً عملياً، نظراً لأن الناقل هو الطرف القوي في العقد، ولا مصلحة له في التنازل عن ميزة التقادم.²

2_ عدم جواز تعديل مدة التقادم:

بالرجوع مجدداً إلى نص المادة 322 من القانون المدني الجزائري نجدتها تقضي بأنه: "... كما لا يجوز الاتفاق على أن يتم التقادم في مدة تختلف عن المدة التي عينها القانون".

يستخلص من هذا النص حظر تعديل مدة التقادم سواء بالزيادة أو النقصان، ولا شك أن منع الاتفاق على تعديل المدة في عقود النقل البحري يهدف أساساً إلى حماية المسافر من الشروط التعسفية التي قد تدرج لتقصير مدة التقادم، باعتباره الطرف الضعيف الذي قد يذعن لضغوط الناقل، وهذا ما يجعل مثل هذه الاتفاقات باطلة لمخالفتها النظام العام، وفي هذا السياق أوضحت المذكرة الإيضاحية للتقنين المدني المصري أن المشرع اتبع نهج المشرعين الفرنسي والإيطالي في حظر كل تعديل اتفاقي لمدد التقادم، ورغم أن بعض الآراء الفقهية حاولت التفرقة بين الاتفاق على إطالة المدة (باعتباره باطلاً) والاتفاق على تقصيرها (باعتباره صحيحاً)، إلا أن المشرع الجزائري لم يأخذ بهذه التفرقة، حماية للمسافر من التعسف، خاصة في عقود التأمين والنقل، حيث اعتمد المشرعون قاعدة الحظر المطلق لتعلق أحكام التقادم بالنظام العام.³

¹ - نقض مصري بتاريخ: 1969/01/30، مجموعة الكتب الفنية، 2020، ص 210.

² - سرير عيسى، أثر مضي المدة في الالتزام، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجزائر 1 2013، ص 29.

³ - عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 436.

وعلى نقيض ذلك، وبالرجوع إلى اتفاقية أثينا لعام 1974 وبروتوكولاتها المعدلة، نجد أنها أجازت للناقل البحري إعلان تمديد مدة التقادم بإرادته المنفردة، أو من خلال اتفاق خطي مع المسافرين، بشرط أن يكون هذا الإعلان أو الاتفاق لاحقاً لوقوع الضرر، وإلا كان باطلاً وبذلك، أقرت اتفاقية أثينا مبدأ تمديد المدة ولكن بشرط " بعد حدوث الضرر".

وفي حين سكتت الاتفاقية عن جواز تقصير المدة، يفهم من ذلك عدم جوازه رغبة من واضعي الاتفاقية في حماية المسافرين من استغلال الناقل له كطرف ضعيف عبر إدراج شروط تقصر مدة دعوى التعويض. أما نص الاتفاقية على جواز التمديد باتفاق الأطراف فهو بلا شك إجراء يصب في مصلحة المسافرين المحضة.

بناء على ما تقدم، فإننا نحث المشرع الجزائري على الاقتداء باتفاقية أثينا، وإضافة نصوص ضمن التشريع البحري تنظم بشكل أكثر تفصيلاً تقادم دعوى التعويض عن الأضرار التي تلحق بالمسافر أثناء تنفيذ عقد النقل، مع النص صراحة على إمكانية تمديد مدة التقادم وفق الضوابط الواردة في اتفاقية أثينا لعام 1974.

الفرع الثاني: عوارض تقادم دعوى المسؤولية

إن سريان مدة التقادم لا يعني بالضرورة استمراره حتى اكتماله؛ إذ قد تطرأ "عوارض" تؤدي إلى كبح هذا السريان مؤقتاً طالما كان العارض قائماً، فإذا زال العارض عاد التقادم للسريان من جديد مستكملاً مدته السابقة، وهو ما يعرف "بوقف التقادم". أما إذا أدى العارض إلى إلغاء المدة السابقة وبدء مدة جديدة من الصفر، فهذا ما يعرف بـ "انقطاع التقادم".

وقد أحال المشرع الجزائري تنظيم هذه العوارض إلى القواعد العامة وفقاً للمادة 853 من القانون التجاري التي تنص على أن التقادم "يوقف أو ينقطع وفقاً لأحكام القانون العام".

أولاً: وقف تقادم دعوى المسؤولية

يقصد بوقف التقادم قيام مانع قانوني يحول دون مباشرة الدعوى خلال المدة المحددة لها، كحالة القاصر الذي لا يتوفر له ولي يمثله قانوناً، ويترتب على هذا المانع توقف سريان التقادم، بحيث لا تحتسب المدة التي استمر فيها الوقف ضمن مدة التقادم، بل تضاف المدة السابقة له إلى المدة اللاحقة بعد زوال سببه.¹

ويختلف وقف التقادم عن تأخر سريانه، إذ يفترض هذا الأخير أن التقادم لم يبدأ أصلاً لعدم استحقاق الدين، فلا ينطلق إلا من تاريخ استحقاقه، أما الوقف، فيقع بعد بدء سريان التقادم، حيث يعترضه مانع يؤدي إلى تعليقه مؤقتاً²، وقد يحدث خلط بين الحالتين إذا تزامن سبب الوقف مع الفترة السابقة على بدء التقادم، غير أن الفارق الجوهرى يكمن في أن مدة الوقف تستأنف بعد زوال سببه، بينما لا يبدأ التقادم في حالة التأخر إلا من تاريخ تحقق الاستحقاق.³

1_أسباب وقف التقادم:

تستخلص أسباب وقف التقادم، وفقاً لأحكام المادة 317 من القانون المدنى الجزائرى من كون المشرع لم يعتمد أسلوب الحصر عند تحديد حالات الوقف، وإنما ترك المجال مفتوحاً لتقدير القاضي، متى وجد مانع مادى أو قانونى أو أدبى يحول دون تمكن الدائن من المطالبة بحقه، وهو ما يؤدي إلى عدم سريان التقادم خلال فترة قيام هذا المانع.

وفي مجال نقل المسافرين، وبالنظر إلى أن مدة التقادم لا تتجاوز 5 سنوات في جميع الأحوال، فقد نصت الفقرة الثانية من المادة نفسها على عدم سريان التقادم في مواجهة بعض الفئات الخاصة، كعديمى الأهلية والغائبين والمحكومين عليهم بعقوبات جنائية، وذلك في

¹ - عادل علي المقدادى، المرجع السابق، ص 256.

² - إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 157.

³ - عبد الرزاق السنهورى، المرجع السابق، ص 1069.

حالة عدم وجود نائب قانوني لهم، باعتبار أن وضعهم القانوني يحول دون قدرتهم على مباشرة إجراءات المطالبة القضائية.

أما إذا وجد نائب قانوني يمثل هذه الفئات، فإن التقادم يمكن أن يسري وفق القواعد العامة، مع مراعاة بقايا الحماية القانونية خلال فترات انعدام الأهلية أو الغياب، وبذلك يتضح أن وقف التقادم في هذا المجال يقوم على أسباب عامة يحددها القاضي تبعا للمانع القائم وأسباب خاصة مرتبطة بالحالة القانونية لبعض الأشخاص.

أ_ أسباب وقف التقادم المرتبطة بأسباب مادية أو معنوية:

تعد أسباب وقف التقادم المرتبطة بالمانع المادية والمعنوية من أهم الحالات التي يعتد بها المشرع لعدم سريان التقادم متى وجد ظرف يحول دون تمكين الدائن من ممارسة حقه في المطالبة القضائية.

1_ المانع المادي:

يعتبر المانع المادي القاعدة العامة في هذا المجال، إذ يتحقق كلما وجد ظرف خارجي قهري أو اضطراري لا يد للدائن فيه، يجعل من المطالبة بحقه أمرا متعذرا خلال فترة معينة مما يؤدي إلى وقف سريان التقادم إلى حين زوال هذا الظرف. ولا يشترط في هذا المانع أن يبلغ درجة القوة القاهرة بالمعنى الدقيق، إذ يكفي من شأنه تعطيل إمكانية اتخاذ الإجراءات القانونية.¹

2_ المانع المعنوي:

إلى جانب المانع المادي، نص المشرع على المانع الأدبي كسبب عام يوقف سريان التقادم، ويقصد به تلك الروابط والعلاقات الشخصية التي تجعل من غير الملائم أو غير

¹ - دربال عبد الرزاق، الوجيز في أحكام الالتزام في القانون المدني الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة 2004 ص 118.

الممكن معنويا مطالبة الدائن بحقه، نظرا لطبيعة العلاقة التي تجمعها بالمدين ويعود تقدير وجود هذا المانع إلى قاضي الموضوع دون رقابة عليه في ذلك. ومن أبرز هذه العلاقات: العلاقة الزوجية، والعلاقة البنوة والأخوة، وكذلك علاقة السيد بال خادم، حيث تنشئ هذه الروابط نوعا من الاحترام أو التبعية الأدبية التي قد تعيق المطالبة القضائية، كما قد يتحقق المانع الأدبي أيضا في علاقات قانونية أخرى، مثل علاقة الأصيل بنائبه، أو بين الشخص المعنوي ومديره، نظرا لما تفرضه هذه الروابط من اعتبارات أدبية تمنع المبادرة بالمطالبة.¹

ب_ أسباب الوقف المتعلقة بالمسافر:

يوقف سريان التقادم كذلك إذا تعلق الأمر بحالة شخصية في المسافر ذاته تحول دون ممارسته لحقه في المطالبة، حيث يتبن من المادة 316 من القانون المدني الجزائري، عدم سريان التقادم الذي تقل مدته عن 5 سنوات في مواجهة المسافر الذي لا يملك نائبا قانونيا متى كان عديم الأهلية أو غائبا أو محكوم عليه بعقوبة جنائية، وفي هذه الحالات يؤجل سريان التقادم إلى حين زوال هذه العوارض أو إلى حين تعيين نائب قانوني يمثله، بما يضمن حماية مصالحه القانونية خلال فترة عجزه عن التقاضي.

1_ آثار وقف التقادم

يترتب عن وقف التقادم أن المدة التي سبقته تبقى قائمة ومحفوظا بها في حساب مدة التقادم، دون أن تضاف إليها الفترة التي توقف فيها السريان، على أن يستأنف احتساب المدة من النقطة التي توقفت عندها بعد زوال سبب الوقف، بحيث تضم المدة السابقة فقط إلى المدة اللاحقة لاستكمال مدة التقادم القانونية، وبذلك فإن وقف التقادم لا يؤدي إلى انقضاء المدة المنقضية، وإنما يقتصر أثره على تعليق سريانها مؤقتا. فعلى سبيل المثال، إذا لم يقيم المسافر المتضرر برفع دعوى التعويض ضد الناقل، واستمرت مدة التقادم لسنة واحدة، ثم توفي وانتقل الحق إلى وارث قاصر لا يملك نائبا قانونيا، فإن التقادم يوقف لمدة 6 أشهر

¹ - عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 1081-1082.

إلى غاية تعيين وصي، وبعد استئناف السريان تحتسب السنة السابقة للوقف، دون احتساب مدة التوقف ذاتها.¹

ومن جهة أخرى لا يترتب وقف التقادم لمجرد وجود مفاوضات بين الناقل وصاحب الحق، سواء كانت هذه المفاوضات قبل اكتمال مدة التقادم أو بعدها. فإذا تمت المفاوضات بعد اكتمال المدة، فإنها لا تؤثر على التقادم الذي يكون قد انقضى أصلاً. أما إذا جرت قبل اكتمال المدة، فقد تفهم أحياناً على أنها قرينة على إقرار الناقل بالمسؤولية واستعداده للتعويض، غير أن ذلك لا يعد وقفاً للتقادم قانوناً، وإنما قد يكفي ضمن نطاق النزول عن التقادم بعد ثبوت الحق فيه، وهو أمر جائز قانوناً سواء كان صريحاً أو ضمناً، دون أن يمتد أثره إلى نظام الوقف.²

ثانياً: انقطاع تقادم دعوى المسؤولية

يختلف انقطاع التقادم عن وقفه من حيث الأثر، إذ يؤدي الانقطاع إلى زوال المدة السابقة للتقادم كلياً وبدء تقادم جديد من لحظة تحقق سببه، بينما يقتصر الوقف على تعليق السريان دون إهدار المدة السابقة، كما أن الانقطاع قد يتحقق بفعل الدائن (المسافر) أو المدين (الناقل)، خلافاً للوقف الذي يرتبط غالباً بظروف خاصة بالدائن.³

1_ أسباب انقطاع التقادم

وفقاً للمادتين 317 و318 من القانون المدني الجزائري، ينقطع التقادم بالمطالبة القضائية، أو بالتنبيه، أو بالحجر، أو بكل إجراء قضائي يقوم به الدائن لإثبات حقه، كما ينقطع بإقرار المدين بحق الدائن صراحة أو ضمناً، وبذلك فإن أسباب الانقطاع قد تصدر عن الدائن أو المدين حسب الحالة.

¹ - دربال عبد الرزاق، المرجع السابق، ص 119

² - إبراهيم مكي، دعوى المسؤولية على الناقل البحري، رسالة دكتوراه، مقدمة لكلية الحقوق، جامعة عين شمس 1973 ص 170.

³ - دربال عبد الرزاق، المرجع السابق، ص 120.

أ_ الأسباب الصادرة عن الدائن (المسافر):

ينقطع التقادم بفعل الدائن إذا قام باتخاذ أحد الإجراءات التي تدل على تمسكه بحقه وعدم تنازله عنه، وتتمثل هذه الأسباب فيما يلي:

1_ المطالبة القضائية:

يتحقق انقطاع التقادم بالمطالبة القضائية، والمقصود بها لجوء المسافر إلى القضاء للمطالبة بحقه في مواجهة الناقل البحري، إذ تعبر هذه المطالبة عن إرادة جدية في اقتضاء الحق وعدم إهماله، ولا يكفي لقطع التقادم مجرد المطالبة الودية ولو تمت بموجب رسالة موصى عليها¹، كما لا يترتب على إنذار المدين بالوفاء أو تقديم شكوى أمام النيابة العامة أثر انقطاع التقادم، لأن هذه الإجراءات لا تعد من قبيل المطالبات القضائية المنتجة لهذا الأثر.²

كما لا يتحقق انقطاع التقادم بالمطالبة القضائية أمام القضاء الاستعجالي، لكون هذا الأخير يقتصر اختصاصه على اتخاذ تدابير وقتية ومستعجلة لا تمس أصل الحق، كما هو الشأن بالنسبة لدعوى إثبات الحالة³. كذلك لا يؤدي التظلم المرفوع إلى جهة إدارية إلى قطع التقادم، باعتباره لا يشكل مطالبة قضائية بالمعنى القانوني.⁴

غير أن رفع الدعوى أمام محكمة غير مختصة، سواء تعلق الأمر بعدم الاختصاص النوعي أو الإقليمي أو حتى بانعدام الولاية، لا يحول دون تحقق انقطاع التقادم، لأن المسافر

¹ - عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 1091.

² - جاء في القرار الصادر عن الغرفة المدنية للمحكمة العليا بتاريخ 2005/09/21 الملف رقم 306742 ينقطع التقادم المسقط للحق في التعويض برفع دعوى قضائية وليس بتقديم شكوى إلى النيابة العامة.

³ - سرير عيسى، المرجع السابق، ص 94.

⁴ - إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 163.

بإقامته الدعوى يكون قد أظهر بصورة واضحة نيته في المطالبة بحقه في التعويض، الأمر الذي ينفي عنه وصف الإهمال.¹

2_ التنبيه:

ينقطع التقادم كذلك بالتنبيه، باعتباره إجراء يفوق في قوته المطالبة القضائية، لأنه يستند إلى سند تنفيذي كالحكم القضائي أو السند الرسمي، ويخول للدائن مباشرة إجراءات التنفيذ الجبري ضد المدين بعد إنذاره بالوفاء. ويعد التنبيه من الوسائل القانونية التي تؤكد تمسك الدائن بحقه وسعيه إلى اقتضائه جبرا غير أنه يشترط لترتيب التنبيه أثره في قطع التقادم أن يكون صحيحا من الناحية الشكلية، وأن يستند إلى سند تنفيذي صحيح ومستوف للشروط القانونية. ويترتب على التنبيه الصحيح انقطاع التقادم ولو لم تتبعه إجراءات الحجز أو حتى في حالة القضاء ببطلان الحجز لاحقا، لأن العبرة تتحقق بمجرد اتخاذ الإجراء الصحيح الدال على المطالبة الجدية بالحق.²

3_ الحجز:

ينقطع التقادم أيضا بالحجز، سواء تعلق الأمر بالحجز التنفيذي أو الحجز التحفظي لما يعكسه هذا الإجراء من تمسك الدائن بحقه ورغبته في اقتضائه عن طري التنفيذ الجبري وغالبا ما يسبق الحجز التنفيذي تنبيه يترتب عليه قطع التقادم، بخلاف الحجز التحفظي الذي لا يسبقه تنبيه، ومن ثم فإن أثر الانقطاع فيه يبدأ من تاريخ توقيع الحجز ذاته.³

¹ - أنظر المادة 317 من القانون البحري الجزائري.

² - عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 1101.

³ - المرجع نفسه، ص 1109.

أما في حالة حجز ما للمدين لدى الغير فإن أثر الانقطاع يمتد ليشمل حق الحاجز من جهة، والحق الثابت للمحجوز لديه من جهة أخرى، باعتبار أن الحجز يعد إجراء قانونيا يهدف إلى المحافظة على الحق وضمان استيفائه.¹

ب_ الأسباب الصادرة عن المدين (الناقل):

يتحقق انقطاع التقادم الصادر عن المدين من خلال إقراره بحق الدائن²، سواء كان هذا الإقرار صريحا أو ضمنيا، ويقصد بالإقرار الصريح تعبير المدين بصورة واضحة عن اعترافه بالدين، دون اشتراط شكل معين لهذا الإقرار، إذ يكفي أن تتجه إرادته إلى الاعتراف بالحق سواء تم ذلك في رسالة أو محرر مكتوب بأي وسيلة أخرى، ويستوي في ذلك أن يكون الإقرار موجها إلى الدائن أو إلى المدين. أما الإقرار الضمني، فيستخلص من تصرفات المدين التي تفيد اعترافه بالدين بصورة غير مباشرة.³

ويخضع تقدير ما إذا كان تصرف المدين يشكل إقرارا صريحا أو ضمنيا للسلطة التقديرية لقاضي الموضوع، الذي يستخلص ذلك من ظروف وملابسات كل حالة دون خضوعه في ذلك لرقابة المحكمة العليا.⁴

1_ آثار انقطاع التقادم ومدة التقادم الجديد

تنص المادة 319 من القانون التجاري على أنه إذا انقطع التقادم، بدأ تقادم جديد يسري من وقت انتهاء الأثر المترتب على سبب الانقطاع، وتكون مدته هي ذات مدة التقادم الأول، ويستثنى من ذلك حالتان:

¹ -أنور سلطان، المبادئ القانونية العامة، ط2، دار النهضة العربية، بيروت، 1978، ص 434.

² - المادة 318 من القانون المدني الجزائري.

³ - عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 1101.

⁴ - إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 169.

_ صدور حكم نهائي: إذا صدر حكم نهائي حاز قوة الشيء المقضي به، فإن مدة التقادم الجديد تصبح 15 سنة، حتى لو كانت المدة الأصلية أقل من ذلك.

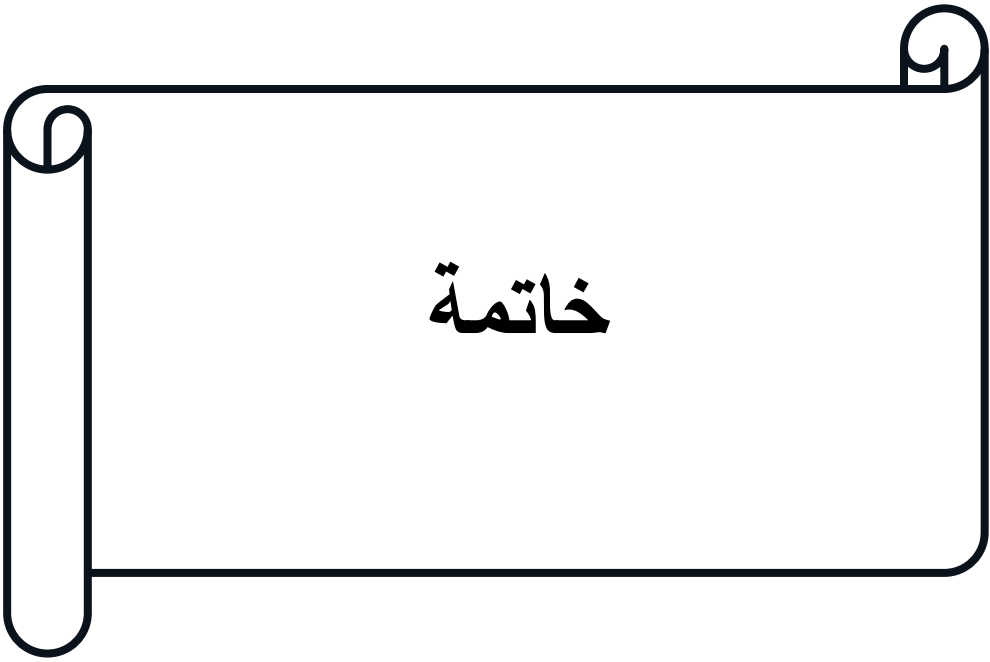
_ الإقرار بالدين: إذا انقطع التقادم بإقرار المدين وكان الدين يسقط بمضي سنة واحدة، فإن مدة التقادم تتحول بعد الإقرار إلى 15 سنة.

تتبنى الاتفاقيات الدولية مبدأ تسقيف مدة التقادم لضمان الاستقرار القانوني:

اتفاقية بروكسل 1961: نصت المادة 11 منها على خضوع وقف وقطع التقادم لقانون المحكمة، مع وضع حد أقصى لا يجوز معه رفع دعوى بعد انقضاء 3 سنوات من تاريخ النزول من السفينة.

اتفاقية أثينا 1974 (المعدلة): حددت السقف الزمني ب 5 سنوات من تاريخ النزول أو 3 سنوات من التاريخ الذي علم فيه المدعي بالإصابة أو الخسارة.

أحال المشرع الجزائري تنظيم وقف وانقطاع تقادم دعوى التعويض إلى القواعد العامة إلا أنه وضع استثناء في المادة 854 فقرة "ج" من القانون البحري، يقضي بعدم جواز تجاوز مدة التقادم 3 سنوات في حالة الوفاة التي تحدث بعد مغادرة السفينة بسبب إصابة خلال الرحلة، وذلك مهما كانت العوارض.



خاتمة

تقوم المسؤولية المدنية للناقل البحري في القانون الجزائري على أساس الخطأ غير أن هذا الأساس يختلف من حيث ضرورة إثباته حسب طبيعة عقد النقل إذ تقوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع على أساس الخطأ المفترض، حيث يفترض المشرع خطأ الناقل بمجرد تحقق الضرر الذي يصيب البضاعة أثناء فترة وجودها تحت حراسته وذلك حماية للشاحن والمرسل إليه وتخفيفا لعبء الإثبات عنهما، فلا يعفى الناقل من المسؤولية إلا إذا أثبت وجود سبب أجنبي أو إحدى حالات المسؤولية المقررة قانونا، وتتمثل صور خطأ الناقل البحري للبضائع في الإخلال بالتزاماته العقدية المتعلقة أساسا في المحافظة على البضاعة وضمان سلامتها واحترام شروط النقل، بينما لم يأخذ المشرع الجزائري بالخطأ المفترض كقاعدة عامة في نقل المسافرين، بل جعل الأصل قيام المسؤولية على الخطأ الواجب للإثبات، حيث يتحمل المسافر عبء إثبات خطأ الناقل والضرر والعلاقة السببية بينهما، غير أن المشرع أورد بعض الحالات الاستثنائية التي يفترض فيها خطأ الناقل البحري، خاصة في الحوادث كالغرق والاصطدام والحريق والانفجار وجنوح السفينة، ويترتب على قيام أساس مسؤولية الناقل البحري سواء للبضائع أو المسافرين قيام حقه في رفع دعوى المطالبة بالتعويض بهدف جبر الأضرار الناتجة عن أخطاء الناقل.

توصلنا من خلال هذه الدراسة إلى مجموعة من النتائج قدمنا على إثرها مجموعة من الاقتراحات:

أولا: النتائج

_ ميز المشرع الجزائري بين أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع ومسؤوليته عن نقل المسافرين تبعا لاختلاف طبيعة كل عقد وخصوصيته.

_ اتضح أن مسؤولية الناقل البحري للبضائع تقوم على الخطأ المفترض، في حين تقوم مسؤوليته في نقل المسافرين على الخطأ الواجب للإثبات كأصل عام.

_ يترتب على ثبوت مسؤولية الناقل البحري التزامه بجبر الأضرار الناجمة عن إخلاله بالالتزامات المترتبة عن عقد النقل البحري والمفروضة عليه قانونا.

خاتمة

- _ خول المشرع للناقل البحري إمكانية التمسك بحالات انتفاء المسؤولية متى ثبت توافر شروطها القانونية المقررة.
- _ ساهمت التشريعات البحرية والاتفاقيات الدولية في تحقيق التوازن بين حماية المتضرر ومصالح الناقل البحري.
- _ أظهر المشرع الجزائري اهتماماً بتطوير القضاء التجاري من خلال إقرار محاكم تجارية متخصصة تتلاءم مع طبيعة المنازعات التجارية ومتطلبات الفصل فيها.

ثانياً: الاقتراحات

- _ إعادة النظر في نص المادة 790 من القانون البحري المتعلق بمدة تقديم الإخطار بحيث يوسع المشرع في مدة تقديمه ليتماشى بما جاءت به اتفاقية هامبورغ.
- _ إضافة إلى ذلك المطالبة بتكوين قضاة متخصصين في القانون البحري.
- _ اهتمام المشرع بالشاحنين وذلك من خلال توفير حماية أكبر وقواعد تساوي بينهم وبين الناقلين باعتبار الجزائر من الدول الشاحنة وليست الناقلة.



قائمة المراجع

أولاً: باللغة العربية:

1_ القوانين:

_ اتفاقية لاهاي 1907، المتعلقة بالتسوية السلمية الدولية، الموقعة بمدينة لاهاي بتاريخ 18 أكتوبر 1907.

_ اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحرًا، الموقعة بمدينة أثينا بتاريخ 13 ديسمبر 1974، دخلت حيز النفاذ في 28 أبريل 1987.

_ اتفاقية الأمم المتحدة بشأن نقل البضائع بحرًا (قواعد هامبورغ، المعتمدة في هامبورغ بتاريخ 31 مارس 1978، دخلت حيز النفاذ في 1 نوفمبر 1992.

_ الأمر رقم 58/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني الجزائري، جريدة رسمية، عدد 78.

_ الأمر رقم 59/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري، جريدة رسمية، عدد 101، الصادر بتاريخ 19 ديسمبر 1975 المعدل والمتمم.

_ الأمر 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري الجزائري، جريدة رسمية عدد 29، المؤرخة في 10 أبريل 1977 المعدل والمتمم.

_ الأمر رقم 07/95 المؤرخ في 25 جانفي 1995، المتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم.

_ القانون رقم 09/08 المؤرخ في 25 فيفري 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، جريدة رسمية، العدد 21، الصادرة بتاريخ 23 أبريل 2008، المعدل والمتمم.

_ المرسوم التنفيذي رقم 53/23 الصادر بتاريخ 14 جانفي 2023، المتعلق بتحديد الاختصاص الإقليمي للمحاكم التجارية المتخصصة، جريدة رسمية، عدد 2، الصادر بتاريخ 15 يناير 2023.

2_الكتب:

_أحمد خالدي، التقادم وآثاره في القانون المدني الجزائري على اجتهاد المحكمة العليا ومجلة الدولة، دار هومة، الجزائر، 2016.

_أمير خالدي عدلي، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، منشأة المعارف، مصر، 2000.

_أنور سلطان، المبادئ القانونية العامة، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، بيروت، 1978.

_إلياس ناصيف، الكامل في القانون التجاري، الجزء الأول، منشور بحر المتوسط عويدات بيروت، باريس، 1981.

_العربي بوكعبان، القانون البحري، منشورات الألفية الثالثة، الجزائر، 2010.

_الواحد رشيد، القانون البحري الجزائري، دار هومة، الجزائر، الطبعة الثانية، 2014.

_بلحاج العربي، القانون البحري الجزائري، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر.

_جمال سايس، الاجتهاد الجزائري في المادة التجارية والبحرية، الجزء الثاني، منشورات كليك، الجزائر، الطبعة الأولى، 2013.

_حسن كيرة، أصول القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1989.

_حسين عامر، المسؤولية المدنية العقدية والتقصيرية، دار المعارف، القاهرة، 1979.

_دربال عبد الرزاق، الوجيز في أحكام الالتزام في القانون المدني الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2004.

_رمزي سيف، الوسيط في القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1968.

_سامي بديع منصور، نصري قطوان دياب، عبده جميل غصوب، القانون الدولي الخاص تتنازع الاختصاص التشريعي، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، مصر، 2009.

قائمة المراجع

- _سلوى رزق، الإشكالية القانونية في النقل البحري للبضائع، دار الفجر، لبنان، 2013.
- سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، إلتزامات، الجزء الأول، منشورات الحلبي الحقوقية، القاهرة، مصر، 1992.
- _سمير عبد الله، العقود البحرية، دار الكتاب الجامعي، الإمارات العربية المتحدة، 2016.
- _ شهيناز قرور، عقد النقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري، ابن النديم للنشر والتوزيع، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجزائر، 2023.
- _ طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار النشر للثقافة والتوزيع، عمان 2004.
- _ عادل المقدادي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الطبعة الأولى، 2009.
- _عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2007.
- _ عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008.
- _عبد الرافع موسى، مدى الشدة في قياس مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص الجمعية البحرية المصرية، العددان الحادي عشر والثاني عشر 1997.
- _عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الجزء الأول، دار النهضة العربية، القاهرة.
- _عبد الرحمان بربارة، قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجزء الأول، الطبعة الخامسة بيت الأفكار، الجزائر، 2002.
- _عبد الله حيدر، المسؤولية البحرية، دار النهضة العلمية، 2016.

قائمة المراجع

- _عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، الطبعة الأولى، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، مصر، 2011.
- _ عبد القادر أقصاصي، الالتزام بضمان السلامة في العقود، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، مصر، 2011.
- _عبد الوهاب بوضرسة، الشروط العامة والخاصة لقبول الدعوى بين النظري والتطبيق الطبعة الثانية، دار هومة، الجزائر، 2006.
- _علاء الدين زكي، المسؤولية الجنائية لربان السفينة في القانون البحري، دراسة مقارنة الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، 2015.
- _ علي جمال الدين عوض، عقد النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة الطبعة الأولى، 1992.
- _علي حسين يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، مصر، 1978.
- _علي فيلال، التزامات النظرية العامة للعقد، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2010.
- _ عزيز العكيلي، الوسيط في شرح القانون التجاري والأعمال التجارية، المتجر العقود التجارية، الطبعة الأولى، الجزء الأول، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008.
- _عزالدين الدناصوري، عبد الحميد الشواربي، المسؤولية المدنية على ضوء الفقه والقضاء منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.
- _لطيف جبر كومان، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن 2001.
- _محمد السيد الفقي، النقل البحري في القانون الدولي الخاص، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية.

قائمة المراجع

_محمد فريد العريني، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة للنشر
الأسكندرية.

_محمود محمد عابنة، أحكام عقد النقل، الطبعة الأولى، دار الثقافة والنشر والتوزيع الأردن
2015.

- محمد حسنين، الوجيز في النظرية العامة للالتزام، المؤسسة الوطنية للكتاب
الجزائر، 1983.

_مصطفى حسين، النقل البحري للبضائع، دراسة قانونية مقارنة، دار الثقافة للنشر، مصر
2014.

_مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008.

_هاني دويدار، الناقل البحري والجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان.

_يوسف حسن يوسف، النقل والشحن والتأمين البحري في ظل القانون الدولي، المركز
القانوني للإصدارات القانونية، مصر، 2013.

2_ الأطروحات والمذكرات:

أ_ الأطروحات:

_إبراهيم مكي، دعوى المسؤولية على الناقل البحري، رسالة دكتوراه مقدمة لكلية الحقوق،
جامعة عين شمس 1973.

_بالباقى بومدين، التحكيم في المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري، رسالة دكتوراه، فرع
قانون خاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017.

_بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون البحري الجزائري، رسالة لنيل شهادة
الدكتوراه، تلمسان.

قائمة المراجع

_دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2009-2010.

_عيشور عبد السلام، مسؤولية الناقل البحري للمسافرين، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، تخصص قانون أعمال، جامعة 20 أوت 1955، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، 2022-2023.

_فهد عبد الرحمان كاظم محمود الكندري، مسؤولية الناقل البحري والجوي عن وفاة المسافرين في ضوء التشريعين المصري والكويتي والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في القانون، القاهرة، 2015.

_محمود سليمان فلاح الرشيد، نظرية الالتزام بضمان السلامة في إطار تطوير المسؤولية العقدية، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين الشمس، 1998.

_ملزي عبد الرحمان، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه، دولة في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2008.

_يوسف بشوش، تنفيذ عقد النقل البحري وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2021.

ب_ مذكرات الماجستير:

_أحمد زكي عويس، عقد نقل المسافرين بحرا وأمتعتهم، رسالة مقدمة لنيل درجة الماجستير في الفقه المقارن، كلية الحقوق، جامعة طنطا، مصر، 1983.

_أمين خلفي، المسؤولية المدنية لعقد النقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2009.

قائمة المراجع

_حياة شتوان، عقد النقل البحري للبضائع، دراسة في إطار اتفاقية بروكسل 1924 والقانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري تيزي وزو.

_سرير عيسى، أثر مضي المدة في الالتزام، رسالة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجزائر 1، 2013.

_زهية زيري، الطرق البديلة لحل النزاعات طبقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون المنازعات، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2015.

_عبد الغني عقون، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2008-2009.

_فتحي حسن جبيل، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، رسالة في الماجستير.

_كميلة أعراب، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون النشاطات البحرية والساحلية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2016.

_الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، مذكرة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2013.

_محمد دمانة، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم الاقتصادية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2006.

ج_ مذكرات الماستر:

قائمة المراجع

- _بن زايد عبد الله، عقد النقل البحري للأشخاص، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، فرع القانون العام للأعمال، كلية الحقوق، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2013-2014.
- _خوفاش نوهة وكواش وحيد، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماستر، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2016.
- _حنان براهيم، محمد فتحي، حاحة عبد العالي، مسؤولية الناقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2018-2019.
- _طورش تروية فاطمة الزهراء، حمايدي شروق، حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية مذكرة لنيل شهادة الماستر، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، 2022.
- _فاروق زايدي، المنازعات المتعلقة بعقد النقل البحري للبضائع وطرق تسويتها، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2016.

1_المقالات:

- _بن ددوش سيد أحمد، دعوى مسؤولية الناقل في التشريع الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 03، العدد السابع، 2012.
- _بوزوينة محمد ياسين، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 05، العدد 08، 2014، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، مخبر القانون البحري والنقل.
- _سي فضيل الحاج، النظام القانوني للمحكمة التجارية المتخصصة في الجزائر، مجلة الفكر السياسي، المجلد 07، عدد 01، 2023.
- _فتاحي محمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري واتفاقية هامبورغ، مجلة الحقيقة، العدد 35.

قائمة المراجع

ـ فيصل عمار "تطبيق القوة القاهرة على النقل البحري كحالة من حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل عدد 07، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018.

ـ مدحت حافظ إبراهيم، التزامات المتعاقدين في عقد النقل البحري طبقا لقانون التجارة والمعاهدات النافذة في مصر، مجلة هيئة قضايا الدولة، العدد الثالث، السنة الثامنة والثلاثون 1994.

ـ محمد أفقير، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة في إطار التشريع المغربي واتفاقية هامبورغ، مجلة البوغاز للدراسات القانونية والقضائية، العدد 22، 2022.

ـ مجلة المحكمة العليا، الغرفة التجارية، العدد 01، 2008.

ـ مولدي سليمة وعبادي فريدة، نظام المحاكم التجارية المتخصصة في الجزائر، المجلة المتوسطة للقانون والاقتصاد، المجلد 08، العدد 01، 2023.

ـ يخلف توري، تسوية النزاعات الدولية بالطرق السلمية، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد 07، العدد 02، 2018.

2- الاجتهادات القضائية

ـ قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 26 ماي 1998، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 165756، المجلة القضائية، عدد خاص.

ـ قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 21 سبتمبر 2005، الغرفة المدنية، ملف رقم 306742.

ثانيا: باللغة الأجنبية

_Convention d'Athènes de 1974, art. 18.

_Convention de Bruxelles de 1967, art. 10.

_France, code des transports, art. L. 5421-2, issu de l'ordonnance n° 2010, cite par Arnaud Montas, Droit maritime, 2° éd, Vuibert, France, 2015.

_Georges Ripert, droit maritime, 3° éd, LGDJ, Paris, 1954.

_René Rondière, Traité général de droit maritime: affrètement transport, les contrats de transport de marchandises, t. 2, Dalloz, Paris.

الفهرس

مقدمة	Erreur ! Signet non défini.
الفصل الأول: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع .	Erreur ! Signet non défini.
المبحث الأول: الخطأ المفترض كأساس قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع	7.....
المطلب الأول: مفهوم الخطأ المفترض	8.....
الفرع الأول: تعريف الخطأ المفترض	9.....
الفرع الثاني: طبيعة خطأ الناقل البحري للبضائع	11
الفرع الثالث: التمييز بين المسؤولية المفترضة والمسؤولية الموضوعية (نظرية المخاطر)	14
الفرع الرابع: شروط قيام الخطأ المفترض	16
المطلب الثاني: صور خطأ الناقل البحري للبضائع وحالات انتفاءه	24
الفرع الأول: صور خطأ الناقل البحري للبضائع	24
الفرع الثاني: حالات انتفاء خطأ الناقل البحري للبضائع	33
المبحث الثاني: آثار قيام أساس المسؤولية	41
المطلب الأول: الأحكام الموضوعية والإجرائية المنظمة لدعوى المسؤولية	41
الفرع الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع	42
الفرع الثاني: اختصاص النظر في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع:	49
الفرع الثالث: إجراءات رفع دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع	54
المطلب الثاني: أثر دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع	57

الفرع الأول: أحكام التعويض المترتبة عن مسؤولية الناقل البحري للبضائع	58
الفرع الثاني: تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع	61
الفصل الثاني: أساس مسؤولية الناقل البحري للمسافرين. Erreur ! Signet non défini.	
المبحث الأول: صور خطأ الناقل البحري للمسافرين وحالات انتفاءه	70
المطلب الأول: صور خطأ الناقل البحري للمسافرين	71
الفرع الأول: إخلال الناقل البحري بالتزام ضمان سلامة المسافرين	72
الفرع الثاني: إخلال الناقل بالتزام تنفيذ عقد النقل	73
الفرع الثالث: إخلال الناقل بالتزام المحافظة على أمتعة المسافرين	75
المطلب الثاني: حالات انتفاء خطأ الناقل البحري للمسافرين	77
الفرع الأول: حالات ذات طبيعة اتفاقية	77
الفرع الثاني: الوسائل القانونية للناقل البحري في التحرر من المسؤولية	84
المبحث الثاني: آثار قيام مسؤولية الناقل البحري للمسافرين	90
المطلب الأول: دعوى مسؤولية الناقل البحري للمسافرين	91
الفرع الأول: أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للمسافرين	91
الفرع الثاني: إجراءات رفع دعوى المسؤولية	98
المطلب الثاني: تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للمسافرين	106
الفرع الأول: سريان تقادم دعوى المسؤولية	107
الفرع الثاني: عوارض تقادم دعوى المسؤولية	113
خاتمة Erreur ! Signet non défini.	

Erreur ! Signet non défini. قائمة المراجع

Erreur ! Signet non défini. الفهرس

الملخص

تناولت هذه الدراسة موضوع أساس مسؤولية الناقل البحري من خلال بيان القواعد القانونية التي تحكم مسؤوليته تجاه البضائع والمسافرين، ومدى كفاية هذه القواعد في تحقيق التوازن بين مصالح الناقل والأطراف المتعاقدة معه.

وقد خُصّص الفصل الأول لدراسة مسؤولية الناقل البحري عن البضائع، حيث تم التطرق إلى الخطأ المفترض باعتباره الأساس الذي تقوم عليه مسؤوليته، مع بيان شروط قيامها وأسباب الإعفاء منها، ثم دراسة الآثار المترتبة على انعقاد هذه المسؤولية، لاسيما ما يتعلق بالتعويض وحدود المسؤولية.

أما الفصل الثاني فقد عالج مسؤولية الناقل البحري للمسافرين، من خلال إبراز أهم صور الخطأ التي يمكن أن تصدر عنه أثناء تنفيذ عقد النقل البحري، وكذا الحالات التي تنتفي فيها مسؤوليته، ثم بيان الآثار القانونية المترتبة على ثبوتها، خاصة فيما يتعلق بحق المضرور في الحصول على التعويض.

وخلصت الدراسة إلى أن المشرع اتجه إلى تعزيز حماية أصحاب البضائع والمسافرين من خلال تبني نظام الخطأ المفترض الذي يخفف من عبء الإثبات الواقع على المضرور، مع منح الناقل البحري إمكانية دفع المسؤولية متى أثبت توافر أسباب الإعفاء المقررة قانوناً، بما يحقق التوازن بين متطلبات حماية المضرور وضمان استقرار النشاط البحري.

الكلمات المفتاحية

المسؤولية المدنية، الناقل البحري، الخطأ المفترض، البضائع، المسافرون، التعويض، الإعفاء من المسؤولية.

Abstract

This study examines the basis of the maritime carrier's liability by analyzing the legal rules governing its liability towards goods and passengers, and assessing the effectiveness of these rules in achieving a balance between the interests of the carrier and those of the contracting parties.

The first chapter is devoted to the study of the maritime carrier's liability for goods, focusing on presumed fault as the legal basis of liability, while highlighting the conditions for its establishment and the grounds for exemption. It also addresses the legal consequences arising from such liability, particularly compensation and the limits of liability.

The second chapter deals with the maritime carrier's liability towards passengers by identifying the main forms of fault that may occur during the performance of the contract of carriage by sea, as well as the circumstances under which liability may be excluded. It further examines the legal effects resulting from the establishment of liability, especially the injured party's right to compensation.

The study concludes that the legislator has sought to strengthen the protection of cargo owners and passengers through the adoption of the presumed fault system, which alleviates the burden of proof on the

injured party, while allowing the maritime carrier to avoid liability when legally recognized grounds for exemption are established. This approach contributes to achieving a balance between the protection of injured parties and the stability of maritime transport activities.

Keywords :

Civil Liability, Maritime Carrier, Presumed Fault, Goods, Passengers, Compensation, Exemption from Liability.