

جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



دعوى التعويض الناشئة عن الرحلات البحرية

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات البحرية والمينائية

تحت إشراف:

- د. لخشين أحسن

من تقديم الطالبتين:

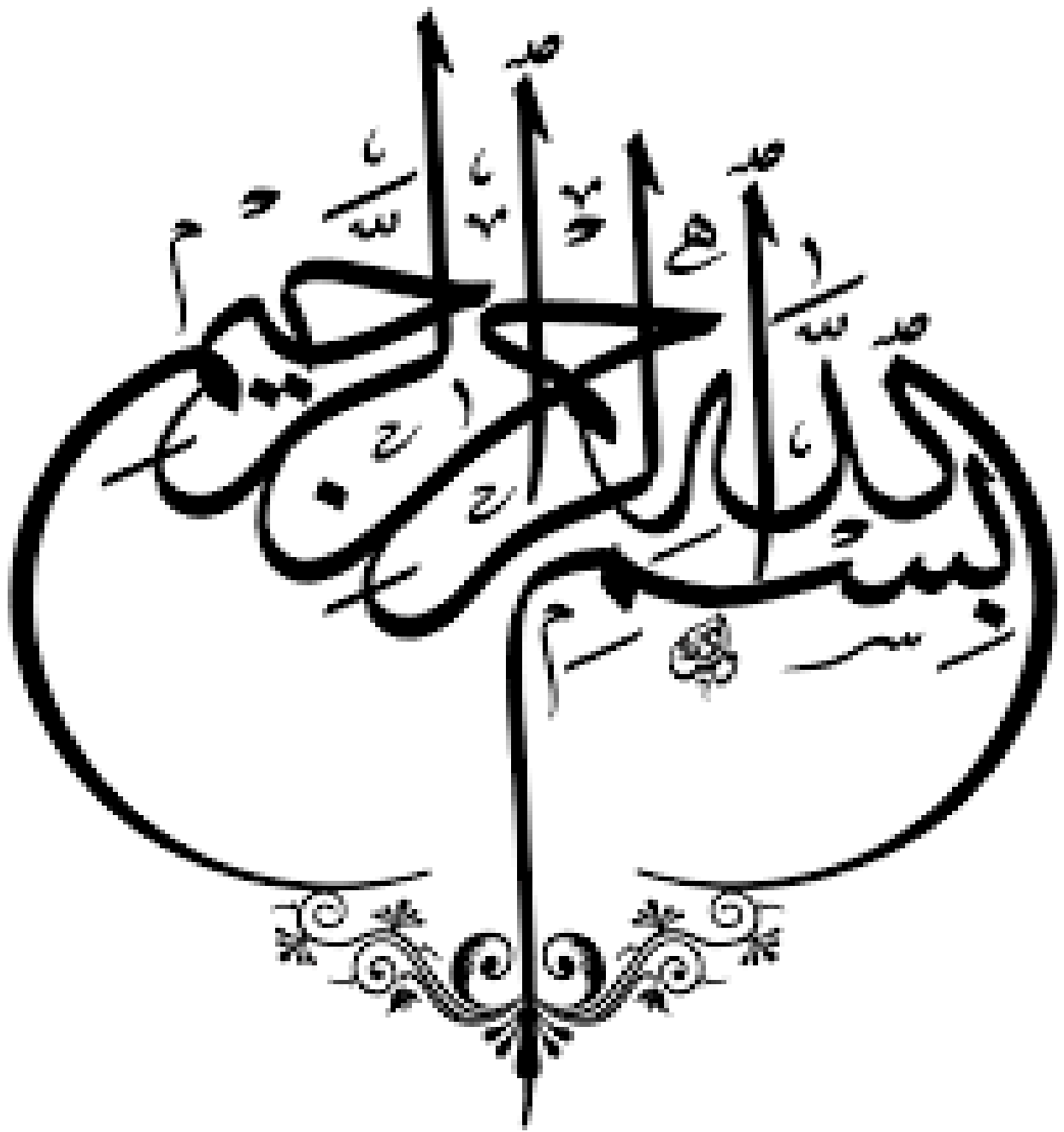
- صويلح شيما

- منصوري عزيزة أشواق

لجنة المناقشة :

اللقب و الاسم	الرتبة العلمية	الصفة
د/ بن مشيرح محمد	أستاذ محاضر	رئيسا
د/ لخشين أحسن	أستاذ محاضر	مشرفا و مقرا
أ/ بوشامة فائزة	أستاذ مساعد	مناقشا

دورة جوان 2025





شكر وتقدير



عن عبد الله ابن عمر (رضي الله عنهما قال: قال رسول الله ﷺ: من صنع معروفًا فكافئوه فإن لم تجدوا ما تكافئونه به فادعوا له حتى تروا أنكم قد كافأتموه). رواه النسائي وأبو داود، وروى الترمذي عن أبي هريرة رضي الله عنه قال: قال رسول الله ﷺ {من لا يشكر الناس لا يشكر الله}

أتقدم بأسمى معاني الشكر والتقدير والعرفان إلى كل من مد لي يد العون والمساعدة، حتى خرج هذا العمل إلى حيز الوجود.

يطيب لنا أن نتقدم بالشكر الجزيل للدكتور المتميز " لخشين أحسن " تقديرا وامتنانا لمجهوداته في الإشراف على هذا العمل فكان لنا خير المرشد ولم يبخل علينا بالرد على استفساراتنا وانشغالاتنا وجزاه الله خير الجزاء.

كما أتقدم بجزيل الشكر لأعضاء لجنة المناقشة الأساتذة المحترمين "الأستاذة بوشامة فائزة" و"الأستاذ بن مشيرح محمد" الذين تكرموا لمناقشة هذه الدراسة فجزاهما الله كل الجزاء.

كما أتقدم بالشكر والتقدير إلى جميع أساتذة كلية الحقوق والعلوم السياسية كل واحد بإسمه ومقامه وجميع أفراد الكلية.

وجزيل الشكر لعمال المؤسسة المينائية سكيكدة وخاصة السيد "فارس.ش" و السيد "عبد الحميد.ل" والسيد "سليم.م" والسيد "صالح.ل" والسيدة "هدى.ج" على كل مجهوداتهم ومساهماتهم في هذا العمل بالمعلومات والتوجيهات فجزاهم الله خير.



إِهْدَاء



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

{ يرفع الله الذين آمنو منكم والذين أوتوا العلم درجات والله بما تعلمون خبير }

الحمد لله حبا وامتنانا على البدء والختام أهدي هذا المشروع لنفسي أولا بعد مسيرة دراسية حملت في طياتها الكثير من الصعوبات والتعب، وها أنا اليوم أقف على عتبة تخرجني اقطف ثمار تعبتي وأرفع قبعتي بكل فخر.

إلى النور الذي أنار دربي إلى قوتي واعتزازي إلى من علمني أن الدنيا كفاح وسلاحها العلم والمعرفة إلى الذي لم يبخل عني بأي شيء إلى من سعى لأجل راحتي ونجاحي إلى من أحمل اسمه بكل فخر " أبي الغالي "

إلى من جعل الجنة تحت أقدامها إلى من سعت وتعبت وكافحت وصبرت إلى الإنسانية العظيمة إلى من أوصاني الرحمان برا وإحسانا بها إلى من كان دعائها سر قوتي إلى من كانت شمعة طريقي أدامك الله ملكة حياتي

" أمي الحبيبة "

إلى ضلعي الثابت من أزاح عن طريقي كل المتاعب إلى أمان أيامي إلى الكتف الذي أستند عليه قطعة من روحي راحتي وقوتي " أخي الوحيد أيوب "

إلى روح جدتي "نبيلة و عائشة" و "جدي موسى و راجح" رحمة الله عليكم كنتم ومازلتم في القلب حاضرون.

إلى كل من كانوا عوننا لي بالنصائح في دربي من كان دائما نجاحي فرحا وفخرا لهم " خالتي الغالية وخالي الغالي وعمتي وجميع أفراد عائلتي".

إلى أعز الناس على قلبي إلى من كانوا جزءا من رحلتي الدراسية إلى من أحب إلى الأصدقاء الأوفياء الذين أشهد لهم أنهم نعم الرفقاء بلال، رانيا، دنيا، مروة، نور.

إلى الأساتذة الأفاضل، الأستاذة " باسل سهام" و الأستاذة " بوغازي مريم" و الأستاذ " رزاق مرwan" و الأستاذ " غربي علي" و أستاذ " لخشين أحسن" لكم كل التقدير والاحترام فأنتم زرعتم فيا حب التعلم وكنتم منارات أضاءت طريقي بالعلم لن أنسى فضلكم وأسأل الله أن يجزيكم خير الجزاء

{ وآخر دعاوهم أن الحمد لله رب العالمين }

{ شيماء صويلح }



إِهْدَاء



إلى نبض القلب وروح الدرب، إلى من علموني أن بالإرادة نضع المستحيل، إلى أمي وأبي... أنتما البداية والنهاية، والنبض في كل لحظة إنجاز.

إلى إخوتي، من كانوا النور في عتمة التعب، والسند وقت الانكسار.

وإلى كل من ساندني، ولو بكلمة صادقة أو نظرة مشجعة.

أهدي ثمرة جهدي وتعب سنواتي..... هذه الصفحات تحمل بصمتكم قبل كلماتي

{ أشواق عزيزة منصورى }

قائمة المختصرات

القانون البحري الجزائري	ق ب ج
قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري	ق إ م إ ج
القانون المدني الجزائري	ق م ج
القانون التجاري الجزائري	ق ت ج
دون طبعة	د ط
دون سنة نشر	د س ن
من الصفحة إلى الصفحة	ص ص
جريدة رسمية	ج ر
طبعة	ط
p	page



مقدمة

يشكل البحر أهمية بالغة في حياة الإنسان والشعوب إذ أنه كان منذ القدم أداة الاتصال بين الأمم وحلقة الالتقاء الحضاري بين الشعوب، إذ أن القواعد البحرية نشأة وفق عادات وتطورت إلى أعراف ثم إرتقت إلى نصوص قانونية تدور حول وسيلة وغاية واحدة، فالوسيلة هي السفينة والغاية هي إتمام الرحلة البحرية في أمن وسلام، وواقع الحال أنّ المشرع الجزائري لم يتطرق إلى إعطاء تعريف جامع للرحلة البحرية إذ يمكن اعتبارها مرتبطة بعقد النقل البحري، وهذه الأخيرة قد تكون إما للصيد البحري أو العلم أو النزهة أو التجارة، لهذا فإنّ نطاق الرحلة البحرية يتحدد بموضوع عقد النقل البحري الذي قد يكون إمّا خاص بنقل المسافرين أو نقل البضائع.

حيث يعد عقد النقل البحري من أهم العقود التي ضبطها المشرع الجزائري بموجب القانون البحري، كما تعتبر من أهم العمليات التي تقوم بها السفينة كونها أداة للملاحة البحرية، ومن ثم فهو يقوم بوظيفة اقتصادية ذات أهمية بالغة في مجال التجارة الخارجية، وهذا لما يترتب على نقل المسافرين من مكان إلى آخر أو نقل البضائع بين مختلف الجهات، وذلك أن ارتباط النقل البحري بالتجارة الدولية جعل انعدام احدهما يعدم الآخر، فلا وجود للنقل البحري دون تجارة خارجية ولا مجال للتجارة الدولية بدون نقل بحري، ونظرا لهذا فإنّ المشرع الجزائري أحاط هذا النوع من النقل بضوابط دقيقة من خلال مجموعة من الأحكام والنصوص القانونية ضمن القانون البحري.

ونظرا للطبيعة الخاصة للملاحة البحرية وما تحمله من مخاطر فقد تحدثت بعض الحوادث أثناء الرحلات البحرية مما يتطلب وضع قانون خاص يتلاءم مع طبيعتها، حيث يتحمل الناقل البحري المسؤولية عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع والمسافرين وأمتعتهم، وهذا باعتباره المسؤول الأول عن عملية النقل من لحظة بدأ الرحلة من ميناء القيام إلى غاية ميناء الوصول، مما يفرض عليه ضمان سلامة المسافرين والمحافظة على البضائع خاصة في حال وقوع حادث يؤدي إلى وفاة أو إصابة أو تلف أو هلاك، فالعلاقة بين الناقل والمسافر والشاحن هي علاقة تعاقدية ترتب التزامات على كلا الطرفين، لذا كان من الضروري وضع نظام قانوني للتعويض عن الأضرار الناشئة عن حوادث النقل البحرية، مما يترتب مسؤولية في ذمة الناقل فمتى أخل هذا الأخير بالتزامه قامت مسؤوليته التي يترتب عنها التعويض.

يكتسي الموضوع محل الدراسة أهمية تبرز في أهمية النقل البحري في الحياة الاقتصادية وكذلك كثرة المنازعات الناشئة حوله لاسيما دعاوي المسؤولية ودعاوي التعويض، الناتجة عن



الإخلال بالالتزامات القانونية والتعاقدية، ولذلك حرص المشرع الجزائري وبالتوازي مع الاتفاقيات الدولية على تنظيمها تنظيمًا دقيقًا.

ويرجع اختيارنا لموضوع الدراسة إلى العديد من الأسباب منها ما هو ذاتي ومنها ما هو موضوعي، فالأسباب الذاتية تتمثل في الميل الشديد والرغبة في دراسة الموضوع نظرًا لأهميته في عصرنا الحالي بالإضافة إلى رغبة في التعمق في دراسته، أمّا الأسباب الموضوعية فتتعلق أساسًا بمعرفة معايير تقدير التعويض في عقود النقل البحري ومعرفة مدى تطبيقاته على المستوى القضائي.

والهدف من وراء هذه الدراسة هو تسليط الضوء على آثار المسؤولية على إثر إخلال الناقل بمسؤوليته وآليات جبر الضرر الناتج عن هذا الإخلال، فهذا الأخير ضروري لحماية وسلامة المسافرين والبضائع خلال الرحلة البحرية، وذلك بتوفير شروط آمنة وسليمة بما في ذلك الإجراءات القانونية والتدابير اللازمة لتجنب الحوادث المحتملة، كما يهدف هذا البحث إلى تحديد مسؤولية الناقل البحري سواء كان ناقلًا للبضائع أو ناقلًا للأشخاص بالإضافة إلى تحديد العناصر المكونة لهذه المسؤولية.

وككل بحث لا يخلو من الصعوبات فقد واجهنا بعضها نذكر منها، صعوبة ضبط مصطلح الرحلات البحرية لأن المشرع الجزائري لم يحددها في نص صريح، بالإضافة إلى ضيق الوقت المخصص لإجراء هكذا بحوث مما يؤثر سلبًا على القدرة على التحليل بعمق.

يلتزم الناقل البحري بجملة من الالتزامات القانونية والعقدية، وإذا أخل بها يترتب عليه مسؤولية وهو ما قد ينعكس على باقي أطراف عقد النقل البحري لذا يصبح من الضروري إيجاد وسائل معينة تلزم الناقل بتعويض الأضرار الناتجة عن أخطائه، وهذا الأمر الذي يدفعنا إلى إثارة التساؤل التالي:

ما مدى خصوصية أحكام دعاوى التعويض عن أضرار الرحلات البحرية؟

تتفرع عن هذه الإشكالية جملة من التساؤلات الفرعية أهمها:

- ماهي المسؤولية المترتبة أثناء الرحلات البحرية؟

- ماهي إجراءات دعاوى التعويض الناشئة عن الرحلات البحرية؟

وقد اعتمدنا في دراستنا على المنهج التحليلي وذلك من خلال تحليل مختلف النصوص القانونية المتعلقة بالتزامات أطراف عقد النقل البحري، إضافة إلى المنهج الوصفي من خلال تحديد المفاهيم ذات صلة بالموضوع وإبراز تفاصيلها النظرية.

بناء على ما تقدم اعتمدنا في إنجاز هذا البحث على خطة من فصلين، الفصل الأول موسوم بعنوان قيام المسؤولية الناشئة لدعاوى التعويض عن الرحلات البحرية تناولناه في مبحثين، المبحث الأول بعنوان أركان المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري والمبحث الثاني حالات الإعفاء من المسؤولية.

والفصل الثاني موسوم بعنوان أحكام دعاوى التعويض الناشئة عن الرحلات البحرية وقد تطرقنا له في مبحثين، المبحث الأول شروط رفع الدعوى والمبحث الثاني آثار دعاوى التعويض وتقادمها.



الفصل الأول:

قيام المسؤولية المنشئة لدعاوى
التعويض عن الرحلات البحرية

الفصل الأول قيام المسؤولية المنشئة لدعاوى التعويض عن الرحلات البحرية

يعتبر عقد النقل البحري من العقود الملزمة لجانبين، حيث يترتب عليه مجموعة من الالتزامات القانونية والتي تقع على عاتق الناقل اتجاه الشاحن والمسافر، ومن أبرز هذه الالتزامات هي مسؤولية الناقل عن حماية البضائع وضمان سلامة المسافرين خلال الرحلة البحرية، وفي حال حدوث إخلال بهذه الالتزامات تنشأ المسؤولية القانونية للناقل مما يتيح للمتضرر حق المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي تعرض لها، وتستند هذه المسؤولية في هذا السياق إلى ثلاثة أركان رئيسية وهي أولاً ركن الخطأ، وثانياً ركن الضرر، وثالثاً ركن العلاقة السببية المباشرة بين الخطأ والضرر، وتكتسب هذه المسؤولية طابعاً خاصاً في مجال عقد النقل البحري حيث يرجع هذا إلى تعدد الأطراف فيه، غير أنه في بعض الحالات قام المشرع بإعفاء الناقل من المسؤولية، وسنعالج من خلال هذا الفصل أركان المسؤولية الناتجة عن عقود النقل البحري في المبحث الأول، ثم الحالات التي تعفي الناقل من المسؤولية في المبحث الثاني.

المبحث الأول: أركان المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري.

لا تقوم مسؤولية الشخص إلا إذا توفرت جملة من الأركان فصلها المشرع في القانون المدني الجزائري، وهي ذات طبيعة عقدية تقوم على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس وتطبق القواعد العامة أيضا في عقد النقل البحري للمسافرين والبضائع، ونسري على عقود النقل البحري للمسافرين والبضائع القواعد العامة بحيث لا تقوم المسؤولية، إلا إذا توفرت جملة من الأركان والمتمثلة في ركن الخطأ إذ يستوي الأمر فيما لو صدر عن الناقل شخصيا أو عن أحد تابعيه، والركن الثاني هو ركن الضرر أما ركن الثالث فهو العلاقة السببية بين الخطأ والضرر بهدف التفصيل في دراسة هذه الأركان سوف نقسم هذا المبحث الى مطلبين، حيث نتناول في المطلب الأول الخطأ في عقد النقل البحري للمسافرين والبضائع، وفي المطلب الثاني نتناول ركن الضرر والعلاقة السببية بينهما في عقد النقل البحري للمسافرين والبضائع.

المطلب الأول: ركن الخطأ.

تبنى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري للمسافرين و البضائع سواء كانت مسؤولية الناقل أو الشاحن أو المسافر على أساس الخطأ، ويعد ركن من أركان المسؤولية المدنية، وهو شرط ضروري لقيامها، ويتجسد ركن الخطأ في الإخلال بالتزام قانوني أو تعاقدى يترتب العقد سواء التزاما بالسلامة أو الحفاظ على البضائع أو سلامة المسافر وأمتعته.

الفرع الأول: الخطأ في عقد النقل البحري للمسافرين.

قام المشرع الجزائري بوضع قواعد مفصلة لتنظيم عقد النقل، خاصة فيما يتعلق بنقل الأشخاص عبر السفن بناء على ما ورد في المادة 36 من القانون التجاري الجزائري، على أن "عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين"¹.

ويتبين من خلال هذه المادة التي عرفت عقد النقل أنه اتفاق بين طرفين، هما الناقل والمسافر حيث يلتزم الناقل بنقل المسافرين إلى وجهة محددة بينما يتعهد المسافر بدفع أجرة النقل، وهذا

¹- الأمر رقم 75-59 المؤرخ 20 رمضان عام 1395، المتضمن القانون التجاري الجزائري، الصادر بتاريخ 26 سبتمبر 1975، ج ر، عدد 101، المعدل والمتمم.

الفصل الأول قيام المسؤولية المنشئة لدعاوى التعويض عن الرحلات البحرية

ما أكدته المادة 821 ق ب ج¹، على أنه "يلتزم المجهّز بموجب عقد نقل المسافرين بنقل المسافر وأمتعته إن وجدت عن طريق البحر ولمسافة معيّنة مقابل دفع المسافر أجرة السفر" ولقيام مسؤولية الناقل يجب أن يتوفر عنصر الخطأ، وتنتج هذه الأخطاء عن إخلال الناقل و المسافرين بالتزاماتهم لذلك تتمثل في أخطاء الناقل وأخطاء المسافر.

أولاً: الأخطاء التي يرتكبها الناقل.

تتمثل أخطاء الناقل في إخلاله بالتزاماته والتي يمكن حصرها في:

أ_ **عدم التزامه بإعداد سفينة صالحة للملاحة:** هذا الالتزام يعدّ أساسيًا وضروريًا لتمكين الناقل من تنفيذ بقية التزاماته، فإذا كانت السفينة غير صالحة أو غير جاهزة للملاحة ولتنفيذ عملية النقل المتفق عليها فإن النتيجة الحتمية ستكون إخلال الناقل ببقية التزاماته²، وهذا ما أكدّه المشرع الجزائري في المادة 841 من ق ب ج، "يتعيّن على الناقل أن يحفظ السفينة في حالة صالحة للملاحة، وأن يزوّدها بشكل مناسب بالتسليح والتجهيز والمؤونة للسفرة المقصودة وأن يتخذ الإجراءات اللازمة لتأمين سلامة الركاب".

ب_ **عدم تنفيذه لنقل المتفق عليه:** جاء في نصّ المادة 821 ق ب ج، "يلتزم المجهّز بموجب عقد نقل المسافرين بنقل المسافر وأمتعته إن وجدت عن طريق البحر ولمسافة معيّنة مقابل دفع المسافر أجرة السفر".

حيث بيّن نص المادة أنّ أهم التزام يقع على عاتق الناقل البحري مقابل تلقيه لأجرة السفر هو نقل المسافر بحراً إلى الميناء المتفق عليه، إذ يجب على الناقل أن يراعي بقدر الإمكان تنفيذ التزامه في الميعاد المتفق عليه³، كما يجب على المسافر الالتزام بخط السير المعتاد عنه في تذكرة السفر، والتوقف فقط في الموانئ المتفق عليها أما إذا لم يعلن عن خطة لسير السفينة فعليه أن يتبع الطريق المعتاد، من ناحية أخرى يتحمل الناقل مسؤولية علاج المسافر في حال

¹ - الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396، المتضمن القانون البحري، الصادر بتاريخ 23 أكتوبر 1976، ج ر، العدد 29، المعدل والمتمم.

² - بلغازي نور الدين، الحماية القانونية للمسافرين عن طريق البحر، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، تخصص القانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2019، 2018، ص 71.

³ - مصطفى كمال طه، القانون البحري، د ط، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، د س ن، ص 378.

الفصل الأول قيام المسؤولية المنشئة لدعاوى التعويض عن الرحلات البحرية

مرضه أثناء الرحلة، حيث يعتبر الناقل مسؤولاً عن أيّ طارئ يحدث للمسافر أثناء السفر، كما يلتزم بتقديم الطّعام على أنّ هذا الالتزام مفصلاً في تذكرة السفر بشكل واضح¹.

ج- عدم القيام بتوصيل المسافر سليماً: إنّ هذا الالتزام مرتبط بوجود عقد النقل ومدة تنفيذه ولا يحق للراكب التمسك به ومطالبته بالتعويض على أساسه إذ ما انتهى وجود العقد بأن كان النقل مجانياً أو أن الراكب تسلل إلى أداة النقل دون أن تكون لديه نية إبرام العقد بالإضافة إلى جميع الحالات التي لا يوجد فيها عقد نقل سواء قبل أو بعد تنفيذ العقد، إن الناقل لا يقوم بنقل المسافر إلى الوجهة المقصودة وضمان سلامته فقط وإنما يلتزم كذلك بنقل أمتعة المسافر التي يحملها معه طبقاً للمادة 821 ق ب ج، والمحافظة عليها طوال الرحلة البحرية فالأمتعة هو ما يحمله المسافر على السفينة من أشياء ولا يهم أن يكون مالكا أم لا، كما لا عبء بالعرض منها أو لكميتها مهما كان، طالما أنّها ضمن الحدود المتفق عليها في العقد أو التي يحددها العرف². وللناقل الحقّ أن يرفض الوزن الزائد المقرر في العقد، وإن زادت عن الحد المقرر يجب أن يدفع أجرة عن الزيادة التي وجدت³.

ونصّ المشرع في المادة 587 ق ب ج، على أنّه يجوز للربّان باتخاذ جميع التدابير الضرورية واللازمة المتعلقة بأمتعة المسافر إذ توفي وتسليمها إلى ورثته.

د- عدم منح الناقل للمسافر تذكرة السفر: والتي تعدّ دليلاً على إبرام عقد النقل وعلى دفع الأجرة طبقاً للمادة 826 ق ب ج، التي تنص على أنّه "يجب على الناقل منح المسافر تذكرة سفر تثبت التزامات الطرفين وتكون تذكرة السفر الصادرة الدليل على إبرام عقد السفر ودفع أجرة السفر".

وأيضاً يجب أنّ تتضمن تذكرة السفر البيانات الخاصة بهوية طرفي العقد ومكان وتاريخ إصدار التذكرة واسم السفينة ومسافة النقل وتاريخ ومكان التحميل وميناء التفريغ وموانئ التوقف إن وجدت وأجرة السفر والدرجة ورقم الحجرة طبقاً للمادة 827 ق ب ج¹.

¹- نور الدين بلغازي، نفس المرجع السابق ذكره، ص ص 76،78.

²- المرجع نفسه، ص 80.

³- محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة، ط1، مكتبة القانون والإقتصاد، المملكة العربية السعودية، 2012، ص 284.

ثانياً: الأخطاء التي يرتكبها المسافر.

بما أنّ عقد النقل البحري للمسافرين عقد ملزم لجانبين فإن أخطاء المسافر تتمثل في إخلاله بعدة التزامات والتي يمكن تلخيصها في:

أ_ **عدم دفع المسافر أجره السفر:** وتختلف أجره السفر باختلاف الدرجة المراد السفر بها وهي تدفع عادةً عند تسليم تذكرة السفر²، ولأطراف العقد الحرية في تحديد الأجرة، فيما عدا الأحوال التي يتم فيها هذا التحديد بمعرفة السلطة العامة³، حيث تختلف أجره النقل باختلاف درجة السفر، وتدفع الأجرة في العادة عندما يتم استلام تذكرة⁴، أمّا بالنسبة لحالة ما إذا كان تأخير المسافر عن الحضور في الموعد الموجود في تذكرة السفر أو تأخره عن السفر راجعاً إلى قوة قاهرة كوقاية أو مرض أو صدور قرار من السلطة المختصة بمنعه عن السفر، فإن ذلك يؤدي وفق أحكام القواعد العامة إلى فسخ العقد، وهنا يحق له إثبات بأنه دفع الأجرة فيمكنه استردادها إذا كان قد أوفاهما للناقل⁵.

وقد نصت المادة 832 ق ب ج، بنص صريح على أنه في حالة الوفاة أو المرض أو في حالة أخرى لا تتعلق بالمسافر حاصلة قبل بدء السفر وتحول دون ركوب المسافر، يفسخ العقد إذا أعلم المسافر أو ذوي الحقوق الناقل بالتاريخ المحدد لمغادرة السفينة.

وإن أخلّ المسافر بعدم احترام ميعاد السفر فعليه أن يحضر في الوقت المحدد للسفر والمكان المعين في تذكرة السفر فإذا تخلف المسافر عن الحضور أو تأخر عن الميعاد يبقى ملزماً بدفع الأجرة⁶.

ب_ **عدم التزام المسافر بالشروط المحددة في تذكرة السفر:** وذلك قبل الصعود إلى السفينة وهذا ما نصت عليه المادة 830 ق ب ج، من فقرتها الأولى وقد ورد في فقرة الثانية من نفس

¹ - أنظر المادة 827 من الأمر 76-80 المتضمن ق ب ج، السابق ذكره.

² - مصطفى كمال طه، نفس المرجع السابق ذكره، ص 379.

³ - بلغازي نور الدين، نفس المرجع السابق ذكره، ص 87.

⁴ - إيمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني والاتفاقيات الدولية، دراسة مقارنة دار الجامعية الجديدة للنشر، مصر، 2009، ص 180.

⁵ - بلغازي نور الدين، نفس المرجع السابق ذكره، ص 89.

⁶ - عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، د ط، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2006، ص 111.

الفصل الأول قيام المسؤولية المنشئة لدعاوى التعويض عن الرحلات البحرية

المادة على أنه يلتزم كل مسافر بدفع أجرة السفر كاملة إذا حضر على متن السفينة في الوقت المحدد للعودة قبل الرحلة وكذلك خلال الرحلة قبل انتهاء المهلة المحددة لكل نهاية توقف.

إنّ عدم احترام المسافرين لتعليمات الناقل المتعلقة بالنقل التي جاء بها المشرع الجزائري في نص المادة 838 من ق ب ج، بنص صريح على أنه "يتعين على المسافر أن يراعي وجه الدقة القواعد المطبقة لحفظ النظام والآداب على متن السفينة" ويتوجب على المسافر عدم إخلاله بالتعليمات المعلنة للسفر على متن السفينة، والامتثال لنظام النقل الذي يطبقه ربان السفينة ويتمتع الربان بصلاحيات تهدف إلى ضمان سير الرحلة البحرية بشكل سليم والحفاظ على الأمن داخل السفينة¹، وفي حال رفض المسافر الامتثال للتوجيهات التي يصدرها الربان يحق فرض عقوبات تأديبية عليه².

ثالثا: إثبات الخطأ.

ورد في نص المادة 845 ق ب ج، أنه يتعين على المسافر إثبات وجود العقد و الأضرار التي لحقت به، بالإضافة إلى عدم تنفيذ الناقل لالتزامه كليا أو جزئيا أو الإخلال بها من خلال تقديم دليل على الأضرار التي لحقت به.

ويخضع إثبات عقد نقل الأشخاص للقواعد العامة في الإثبات، ونظرا لأن العقد يعتبر عملا تجاريا بالنسبة للناقل، فإنه يمكن إثباته في مواجهة الناقل بكافة وسائل الإثبات³. بالنسبة للراكب، يعتبر العقد عملا مدنيا ما لم يكن الراكب تاجرا يسافر لأغراض تجارية حيث يعتبر العقد تجاريا في هذه الحالة أيضا وفقا لنظرية الأعمال التجارية بالتبعية، إذا كان العقد مدنيا بالنسبة للراكب، فلا يمكن إثباته ضده إلا من خلال وثيقة مكتوبة ومع ذلك يعتبر العقد مثبتا من خلا التذكرة التي يسلمها الناقل للراكب عند استلام الاجرة⁴.

¹ - محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل البحري، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الاردن، 2015 ص216.

² - مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2005، ص379.

³ - مختار رحمانى محمد، المسؤولية المدنية عن الحوادث نقل الاشخاص بالسكك الحديدية، دار هومة للطباعة والنشر و التوزيع، الجزائر، 2003، ص 42.

⁴ - مصطفى كمال طه، اساسيات القانون التجاري و القانون البحري، ط1، مكتبة الوفاء القانونية للنشر

و التوزيع، الاسكندرية، د س ن، ص 31.

الفصل الأول قيام المسؤولية المنشئة لدعاوى التعويض عن الرحلات البحرية

وحسب نصّ المادة 826 ق ب ج "يجب على الناقل منح المسافر تذكرة سفر تثبت التزامات الطرفين، وتكون تذكرة السفر الصادرة الدليل على إبرام السفر ودفع أجرة السفر".

أمّا عن الخطأ فيذهب بعض الفقهاء إلى أنّ خطأ الناقل يفترض ولا يطلب من المسافر إثباته، هذا ما جاء في المادة 843 ق ب ج و يتضمن الالتزام بنتيجة لتحقيق غاية معينة حدّدها العقد كالتزام الناقل بوصول المسافرين إلى محل الوصول المتفق عليه.

الفرع الثاني: الخطأ في عقد النقل البحري للبضائع.

تقوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع على أساس الخطأ، فإذا ثبت وجود خطأ من قبله أثناء تنفيذ التزاماته فإنّ مسؤوليّة الناقل تعتبر قائمة.

أولاً: الأخطاء التي يسأل عنها الناقل.

يسأل الناقل عن الأضرار التي تلحق بالشّاحن أو المرسل إليهم، وإذا كانت ناتجة عن خطأ فيسأل هذا الأخير عن الضرر طبقاً للقواعد العامّة التي يسأل عليها الشخص عن أخطائه الشخصية، إلاّ أنّ من يقوم بعملية النقل من الناحية الفعلية هي شركات كبيرة نطاقها محدد بعدد كبير من التابعين، وقد يصدر هؤلاء أخطاء فيؤدي إلى إلحاق الضرر بالشّاحن أو المرسل إليه، ومنه فإنّ الأخطاء قد ترتكب من الناقل شخصياً أو قد ترتكب من تابعيه¹.

أ- أخطاء الناقل الشخصية:

قد يرتكب الناقل البحري أخطاء تكون هي السبب في إلحاق أضرار بالشّاحنين، والمرسل إليهم وتتمثّل هذه الأخطاء في إخلال الناقل بالتزاماته لذلك نقسمها إلى أخطاء مرتبطة بالوقت السابق لبدأ الرحلة وبعد انتهاء منها.

1_ أخطاء الناقل قبل بدأ الرحلة البحرية:

من أبرز الأخطاء التي يرتكبها الناقل قبل بدأ الرحلة هي:

1_1 عدم التزامه بتقديم سفينة صالحة للملاحة: ويقصد أن تكون خالية من العيوب التي قد تعيق قدرتها على مواجهة المخاطر المحتملة في البحر، وكذلك تشمل هذه الصلاحية وجوب

¹- لطيف جبر كومانبي، مسؤولية الناقل البحري، الطبعة الاولى، الإصدار الاول، 2001، الأردن، ص 53.

الفصل الأول قيام المسؤولية المنشئة لدعاوى التعويض عن الرحلات البحرية

تزويدها من قبل مالكيها بالمؤنة و الادوات وطاقم الملاحة البحرية وكفاية من حيث العدد والكفاءة، ولا يكفي أن تكون هذه السفينة صالحة ملاحيا، إنما يتوجب أيضا أن تكون متهيئة بجميع الوسائل اللازمة لجعلها صالحة للملاحة التجارية، وهذا يتطلب من الناقل إعداد العنابر والغرف المبردة لحفظ البضائع المتفق على نقلها¹، وتستند هذه المسؤولية في المادة 770 ق ب ج.

2_1 عدم استلامه البضاعة: إذ يتعين عليه استلام البضائع من الشاحن وتعتبر واقعة الاستلام بداية النطاق الزمني البحري وتبدأ التزامات الناقل ومسؤوليته بمجرد استلامه البضاعة²، ويمكن تعريف استلام البضاعة بذلك العمل العادي والقانوني الذي بموجبه يأخذ الناقل حيازة فعلية للبضاعة لغرض النقل، وبمجرد استلامها تنتقل المخاطر على عاتق الناقل³.

3_1 عدم شحنه للبضاعة: حيث نص المشرع على هذه المسؤولية في المادة 773 ق ب ج، ويقصد بعملية شحن البضائع عملية رفع هذه الأخيرة من الرصيف الى ظهر السفينة بأي وسيلة سواء بواسطة رافعات السفينة عندما لا تستطيع هذه الأخيرة الرسو بمحاذاة الرصيف أو بواسطة رافعات الميناء أو الروافع العائمة أو بواسطة الأنابيب و الخراطيم إذا كانت طبيعة البضاعة مواد سائلة كالنفط، أو عن طريق الصب عند شحن الحبوب، أو الدحرجة بالنسبة لشحن المركبات. إلخ، وتثبت واقعة الشحن عادة بسند الشحن ويمكن إثباتها كذلك بكافة طرق الإثبات باعتبارها واقعة مادية⁴.

4_1 عدم قيامه برصّ البضاعة: وهو آخر خطأ من الأخطاء التي يرتكبها الناقل المقصود برصّ البضاعة هو وضعها على السفينة وترتيبها في الأماكن المخصصة، لها سواء كانت

¹ - عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2009، ص117.

² - رشيد الواحد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة، مذكرة ماجستير، فرع قانون المسؤولية المهنية

كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزوو، 2013 ص141.

³ - خلفي أمين، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري و اتفاقية هامبورغ،

مذكرة لنيل الماجستير في القانون، تخصص قانون المسؤولية المهنية، جامعة مولود معمري، تيزي وزوو، جزائر، 2009، ص14.

⁴ - مريم كريد، الشحن البحري للبضائع والعمليات المرتبطة به طبقا للتشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة

الشرعية واقتصاد، المجلد 7 العدد 14، ديسمبر 2018، ص348.

داخل العنابر أو على سطح السفينة وهذا بهدف حمايتها من التلف و الضرر¹، ونظرا لكون عملية الرص متعلقة بتوازن السفينة استوجب لزومها تثبيت البضائع وهو العملية التي تقوم بمنع البضائع من الانزلاق والاصطدام ببعضها البعض المحافظة على السفينة وعليه تتم عملية رص البضاعة وتثبيتها بمعرفة الريان الذي يجب أن يأخذ في اعتباره الحمولة وميناء التفريغ وذلك من أجل إعداد خريطة الشحن التي يتم فيها تغيير الأقسام وعند عناصر السفينة التي سوف تستقبل البضائع وترتيب شحنها².

يتم إثبات الخطأ في الرص بجميع الطرق الممكنة، وقد يتوقع الناقل حدوث منازعة عند الوصول إلى سلامة الرص إذا ما تعرضت البضاعة للتلف، في هذه الحالة يسعى الناقل بإثبات أن الرص كان غير معين عند تفريغ البضاعة ويطلب إجراء مختصين يعرفون إجراء تستيف، ويتم تحرير محضر بهذه المعاينة ومن المقرر أن تكون هذه المحاضر مجرد قرينة بسيطة على سلامة الرص والتستيف وهي خاضعة لتقدير القاضي³.

2_ أخطاء الناقل بعد انتهاء الرحلة البحرية:

تشمل أخطاء الناقل بعد إنجائه الرحلة البحرية إمكانية الإخلال والمتمثلة في:

1-2 عدم التزامه بتفريغ البضاعة: ويقصد به العملية المادية التي تتضمن إنزال البضائع من السفينة ووضعها على رصيف الميناء أو على الصنادل التي تحملها إلى الرصيف في حال كانت السفينة بعيدة عنه، وتتمثل هذه العملية في قيام الناقل بفك البضاعة وإخراجها من حجرات السفينة⁴، وبالرجوع إلى المشرع الجزائري لم يعطيه تعريفا لعملية التفريغ بل جاء في نص المادة 780 ق ب ج، أنه بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه يبدأ الناقل بعمليات فك وإنزال البضائع بنفس العناية، ويتبين من النص المشار إليه أعلاه أن الناقل يبدأ فور وصول السفينة في عملية تفريغ وإنزال البضائع وفقا للإجراءات المقررة قانونا والتي تم تحديدها خلال عملية الشحن والرص.

¹ - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، الدار الجامعية الجديدة للنشر، الإسكندرية 2001، ص 257.

² - بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، 2011، ص 122.

³ - الواحد رشيد، نفس المرجع السابق نكره، ص 52.

⁴ - عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008، ص 309.

الفصل الأول قيام المسؤولية المنشئة لدعاوى التعويض عن الرحلات البحرية

2-2 عدم التزامه بتسليم البضاعة: عرف المشرع الجزائري التسليم في المادة 739 الفقرة الثانية ق ب ج¹، والتي جاء فيها "التسليم هو تصرف قانوني يلتزم بموجبه بتسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن"، ويفهم من نص المادة أنّ المعتبر من التسليم من الوجهة القانونية هو التسليم كواقعة قانونية أو تصرف قانوني.

ولا يتحقق ذلك إلا بالتسليم الفعلي للبضائع إلى صاحب الحق استلامها، لا يتحقق التسليم الفعلي بمجرد وصول البضائع إلى ميناء الوصول وإخطار الناقل المرسل إليه بذلك مالم يتم استلامها فعليا، من المهم عدم الخلط بين تسليم البضائع كعمل قانوني وبين استلامها كعمل مادي، أي بين التسليم القانوني والتسليم المادي، يتكون التسليم القانوني الذي ينهي عقد النقل البحري من عدة مراحل أولا يجب وضع البضائع تحت تصرف المرسل إليه ثانيا يجب على المرسل إليه التحقق من البضائع إذا رغب في ذلك أو تمكينه من القيام بذلك، ثم يتم تسليم المرسل إليه سند الشحن من الناقل مع الإشارة إلى ما يفيد بالتسليم بعد ذلك يتم استلام البضائع ماديا من الناقل ومتى تحقق التسليم الفعلي انتقلت المسؤولية².

وطبقا للمادة 782 ق ب ج، فإنه يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضائع للمرسل إليه أو من يمثله في المكان المتفق عليه.

ب_ أخطاء الشاحن:

حيث يلتزم الشاحن اتجاه الناقل بالتزامات الغرض منها حماية البضائع وتبرز أهمية هذه الالتزامات ليس فقط بالنسبة للشاحن الذي يريد حماية بضائعه من الهلاك أو التلف ولكن أيضا بالنسبة للناقل إذ أنها تمكنه من التخلص من المسؤولية في حالة تخلف الشاحن عن القيام بها إذ اقتضى الأمر ذلك، أو في حالة إهمال أو خطأ من جانب الشاحن³.

وعليه فإن أخطاء الشاحن تتمثل في إخلاله بالتزاماته والتي تتمثل في:

¹ - أنظر المادة 739 فقرة 2 من القانون البحري الجزائري، المعدلة والمتممة من القانون رقم 98-05، المؤرخ في أول ربيع الأول 1419، الموافق ل 25 يونيو 1998.

² - كميلا أعراب، تسليم البضائع وفقا لعقد النقل البحري، مجلة العلوم القانونية والسياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، مجلد 10 العدد 01، أبريل 2019، ص 432.

³ - سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة، الأزنا ريطة، الاسكندرية، 2004، ص 104.

1_ عدم تهيئة البضاعة للنقل: بحيث تحتاج البضاعة المراد نقلها بحرا إلى تحضيرها من خلال تهيئتها للسفر بحرا وتراعي في ذلك طبيعتها ومدّة الرحلة و الظروف المناخية وغيرها بحيث لا تكون قابلة للنقل إلا بمراعاة ترتيبات تجعلها مؤهلة لذلك، وذلك من أجل سلامة البضائع وحفاظا على حقوق مستحقيها¹.

حيث تتم هذه العملية من خلال قيام الشاحن بتغليفها وتحزيمها من جهة ووضع العلامات على البضاعة من جهة أخرى.

2_ عدم تقديم الشاحن بيانات صحيحة عن البضائع المنقولة: إذ يجب أن تكون هذه المعلومات صحيحة ودقيقة ويعتبر الشاحن مسؤولا أمام الناقل عن صحة تصريحه فيما يتعلق بالعلامات والعدد والكمية ووزن البضائع كما يتحمل المسؤولية عن أي خسائر ومصاريف ناشئة أو ناتجة عن الأخطاء المتعلقة بهذه الجوانب، ووفقا للمادة 753 ق ب ج، يتحمل الشاحن المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالسفينة والبضائع نتيجة خطئه أو خطأ تابعيه، وذلك وفقا للمادة 779 ق ب ج، ويستحق الناقل أجره المحمولة عن البضائع المتضررة بسبب عيب ذاتي أو نتيجة تصرف منسوب للشاحن وفي حال تقديم الشاحن معلومات كاذبة بشأن البضاعة في وثيقة الشحن، أي وثيقة تتعلق بالنقل فإن الناقل يعفى من المسؤولية عن الخسائر والاضرار اللاحقة بالبضائع أو ما يتبعها².

2_ عدم تسليم البضاعة للناقل إلى الوجهة المتفق عليها: ووفقا للشروط المحددة في العقد أو وفقا للعرف السائد في ميناء الشحن حيث نصت المادة 772 من ق ب ج، على أنه يتعين على الشاحن أو من ينوب عنه تقديم البضائع في الأوقات و الأماكن المحددة في الاتفاقيات المبرمة بين الأطراف وفي حال تأخر الشاحن في تنفيذ هذا الالتزام فإنه يتعين عليه دفع تعويضات للناقل بقدر الخسائر التي لحقت به على ألا يتجاوز هذه التعويضات مبلغ أجره المحمولة المتفق عليها³.

¹ - سامية عباس، التزامات الشاحن في عقد النقل البحري، مذكرة ماجستير، فرع العقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 1، 2011، ص 20.

² - مراد بسعيد، نفس المرجع السابق ذكره، ص 166.

³ - المرجع نفسه، ص ص 162، 163.

3_ عدم التزام الشاحن بدفع الأجرة للناقل: وفقا للاتفاق المبرم وذلك مقابل التزام الناقل بنقل البضاعة المتفق عليها عبر البحر، لأنه وفي الأصل الشاحن هو المسؤول على دفع الأجرة ومع ذلك لا يوجد مانع من دفع الأجرة بالكامل عند الوصول، ولكن إذ تم الاتفاق على ذلك يتوجب على المرسل إليه دفع الأجرة قبل استلام البضاعة المنقولة¹.

كما يتم تحديد مقدار الأجرة باتفاق الطرفين طبقا للمادة 797 ق ب ج، وغالبا أن يدفع الشاحن أجرة النقل مقدما إلى الناقل عند القيام أي في ميناء الشحن لكنه قد يتفق على استحقاق الأجرة كلها أو بعضها عند الوصول إلى ميناء التفريغ مما قد يعرضه إلى خطر امتناع المرسل إليه من دفع أجرة الحمولة حيث أنه يتمتع ضمانين هما حق الحبس وحق الامتياز².

ثانيا: إثبات الخطأ.

بناء على القواعد العامة للإثبات في المواد المدنية وهي أن "البينة على من ادعى" ولما كان الدائن هو الذي يدعي مسؤولية المدين عن الأضرار التي لحقت به فيقع عليه عبء إثبات ما يدّعيه بإثبات أركان المسؤولية الثلاثة و منها الخطأ³.

ونظرا لأن مسؤولية الناقل البحري مسؤولية عقدية تنشأ عن الإخلال بتنفيذ الالتزامات التعاقدية، فإن الدائن سواء كان الشاحن أو المرسل إليه، لا يطلب منه سوى إثبات وجود عقد النقل أو حيازته لسند الشحن، بالإضافة إلى إثبات عدم تنفيذ الناقل لالتزاماته كليا أو جزئيا أو إثبات الضرر الذي لحق به نتيجة ذلك وهو ما سارت عليه بعض الجهات القضائية العربية مثل محكمة الإسكندرية التجارية في أحد قراراتها، حيث ورد فيه أن المسؤولية العقدية قوامها سند الشحن وأن هذه المسؤولية تترتب في نتمته بمجرد إخلاله بالتزامه دون حاجة إلى إثبات خطأ أو تقصير من جانبه، بل يكفي حصول العجز أو تلف مناطه الإخلال بالالتزام⁴.

¹ - قويدر قرارية، مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع، مجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد الرابع ص 86.

² - بسعيد مراد، نفس المرجع السابق ذكره، ص 199.

³ - لطيف جبر كومانى، نفس المرجع السابق ذكره، ص 56.

⁴ - الواحد رشيد، نفس المرجع السابق ذكره ، ص 31.

الفصل الأول قيام المسؤولية المنشئة لدعاوى التعويض عن الرحلات البحرية

ويعتقد بعض الفقهاء أن خطأ الناقل يعتبر مفترضا ولا يحتاج من الشاحن أو المرسل إليه إلى إثباته¹.

المطلب الثاني: ركن الضرر والعلاقة السببية.

يترتب على إخلال الناقل بالتزاماته مسؤولية، تتطلب توافر أركانها المحددة في القواعد العامة وأهمها ركن الضّرر وركن العلاقة السببية بين الخطأ والضرر، ويعتبر ركن الضرر من الأركان الأساسية لقيام المسؤولية حيث أنه لا يكفي حدوث الخطأ من الناقل بل يترتب على هذا الخطأ ضرر يلحق بالبضاعة المنقولة أو بالمسافر نفسه أو بأمتعته، أما ركن العلاقة السببية فيعبر عن الصلة القانونية بين الخطأ الذي ارتكبه الناقل أو تابعيه والضرر الذي حدث، ويعتبر إثبات هذه العلاقة عنصر أساسيا للمسؤولية حيث يتعين على الطرف المتضرر إثبات أن الضرر لم يكن ليحدث لولا الخطأ المنسوب إلى الناقل، إلا إذا وجدت أسباب تؤدي إلى انتفاء هذه العلاقة السببية.

الفرع الأول: ركن الضّرر.

هو الركن الثاني لقيام المسؤولية، فإذا انتفى هذا الركن فلا تقوم المسؤولية لأن هدفها إزالة الضّرر وتكون الدعوى بغير مصلحة، ويمكن أن نعرف الضّرر بمعناه العام بأنه الأذى الذي يصيب الشخص نتيجة المساس بمصلحة مشروعة له أو بحق من حقوقه².

أولا: ركن الضّرر في عقد النقل البحري للمسافرين.

الناقل يتحمل المسؤولية عن الأضرار التي قد تلحق بالمسافر بدءا من لحظة استلامه حتى مغادرته السفينة إلى الوجهة النهائية، ويكون الناقل مسؤولا عن جميع الأضرار بما في ذلك التأخير والأضرار المتعلقة بالسلامة البدنية، والتي تشمل الأضرار المادية و المعنوية بالإضافة إلى الأضرار المرتبطة بالفقدان أو التلف أو تأخر وصول الأمتعة، وهذا ما أكدته المادة 842 ق ب ج، وتأخذ الأضرار صور عدة منها:

¹ - لطيف جبر كومانى، نفس المرجع السابق ذكره، ص57، نقلا عن جمال الدين عوض، القانون البحري، ص698.

² - محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري، مصادر الالتزام، ط1، الجزء الثاني، الواقعة القانونية، دار الهدى الجزائر، 1991، 1992، ص77.

الفصل الأول قيام المسؤولية المنشئة لدعاوى التعويض عن الرحلات البحرية

الأضرار التي تصيب المسافرين، الأضرار التي تصيب الأمتعة، أضرار التأخير عن وقت العمل.

أ_ الأضرار التي تصيب المسافرين:

إن مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافرين هي مسؤولية عقدية تستند إلى الالتزام بضمان السلامة أثناء النقل، كما ورد في نص المادة 842 ق ب ج¹، حيث يعد الناقل هو المسؤول عن كل ضرر يصيب المسافرين إذ يجب عليه أن يضمن له سلامته وإيصاله إلى المكان المقصود سالماً معافى، وقف البنود التعاقدية المتفق عليها ويعد الناقل مخلاً بالتزاماته إذ أخلّ بالبنود التعاقدية، لأنّ المسافر يضع كامل ثقته في الناقل باعتباره مسؤولاً عن الرحلة البحرية من مكان صعود المسافر لبدأ الرحلة إلى غاية وصوله للمكان المتفق عليه، وهنا تقوم مسؤولية الناقل وتنتهي عند وصول المسافر ونزوله من وسيلة النقل بصفة مؤقتة، كما يجري في حالة تغيير السفينة أو ترك وسيلة النقل في أحد الموانئ، فهنا يصبح الناقل غير مسؤول عن الأضرار التي تصيب المسافرين وفي بعض الحالات وفي هذه الحالة لا تكون فيها مسؤولية الناقل تعاقدية وإنما تقصيرية إذ توفي المسافر بسبب خطأ من الناقل يحق لورثته المطالبة بالتعويض عن المسافرين المتوفي أو الواقع له الضرر ويكون على أساس مسؤولية التقصيرية².

كما يسأل الناقل عن الضرر الناشئ عن وفاة المسافرين أو إصابته البدنية إذا وقع الحادث الذي نشأ عنه الضرر خلال تنفيذ عقد النقل، ويعد الحادث واقعا خلال تنفيذ عقد النقل إذا وقع أثناء السفر أو أثناء صعود المسافرين إلى السفينة أو عند نزوله منها في ميناء الانطلاق أو ميناء الوصول، أو خلال المدة التي يكون فيها المسافر في حراسة الناقل قبل صعوده إلى السفينة أو نزوله منها، ويعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبت أنّ وفاة الراكب أو إصابته يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه³.

ب_ الأضرار التي تصيب الأمتعة:

الأمتعة هي جميع الأغراض التي يحملها المسافر معه على متن السفينة والمعدة للاستخدام

¹ - أنظر المادة 842 من الأمر 76-80 المتضمن ق ب ج، السابق ذكره.

² - عزيز العكلي، الوسيط في شرح القانون التجاري، ط1، الجزء الأول، دار الثقافة للنشر وتوزيع، 2008، ص 340.

³ - مصطفى كمال طه، نفس المرجع السابق ذكره، ص 380.

الفصل الأول قيام المسؤولية المنشئة لدعاوى التعويض عن الرحلات البحرية

الشخصي¹.

وقد نصّ المشرع الجزائري على أنّ الناقل ليس مسؤولاً عن كلّ ما يكون مفقوداً أثناء الرحلة البحرية إلا إذا كان هناك اتفاق صريح وكتابي².

ولا عبّرة بما إذا كان مالكا أم لا وأيضا لا غرض منها أو لكميتها متى كانت في الحدود المتفق عليها بال عقد أو التي يقضي بها العرف، حيث يجوز مطالبة المسافر بدفع أجرة الحمولة الزائدة وهذا إذ تجاوزت الأمتعة الكمية المتفق عليها في العقد، وإذا توفّي المسافر أثناء الرحلة فعلى الرّبان الالتزام بالمحافظة على الأمتعة حتى يتم تسليمها إلى ورثته³.

كما يمكن التخلص من الأمتعة في حال وجود خطر، وهذا ما ورد في نص المادة 587 من ق ب ج، التي جاء فيها "يجوز للرّبان في حالة الاستعجال أن يتّخذ جميع التدابير التحفظية خلال الرحلة لحفظ حقوق المجهّز و المسافرين وذوي الحق في الحمولة، ويعد الرّبان في هذه الحالة كمسير أعمال المسافرين وذوي الحق في الحمولة"⁴.

حيث اختلف الفقهاء حول طبيعة العقد الذي يحكم نقل الأمتعة، فالبعض يرى أن عقد نقل الأمتعة هو عقد تبعية يقوم بجانب العقد الأصلي، أما البعض الآخر فيرى أنّ العلاقة التعاقدية بين الناقل و المسافرين تقتصر على عقد واحد فقط هو عقد نقل المسافرين وأمتعتهم و الذي يترتب عليه التزام الناقل بنقل المسافرين و أمتعتهم ضمن نطاق هذا العقد⁵.

وقد ظهر رأي آخر يمكن اعتباره الأقرب إلى الواقع والأرجح إذ لا يوجد في الواقع سوى عقد واحد يلزم الناقل بنقل المسافرين وأمتعتهم، وهذا ما نصت عليه الاتفاقيات الدولية، ونص عليه المشرع الجزائري في المادة 821 ق ب ج، على أنّ "يلتزم المجهز بموجب عقد نقل المسافرين بنقل المسافرين وأمتعتهم إن وجدت عن طريق البحر ولمسافة معينة مقابل دفع المسافر أجرة السفر"

¹ - عبد السلام عيشور، مسؤولية الناقل البحري للمسافرين، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، 2022-2023، ص 65.

² - أنظر المادة 846 من الأمر 76-80 المتضمن ق ب ج، السابق ذكره.

³ - بلغازي نور الدين، نفس المرجع السابق ذكره، ص 80.

⁴ - أنظر المادة 587 من الأمر 76-80 المتضمن ق ب ج، السابق ذكره.

⁵ - عبد السلام عيشور، نفس المرجع السابق ذكره، ص 66.

الفصل الأول قيام المسؤولية المنشئة لدعاوى التعويض عن الرحلات البحرية

كما اعتمد أيضا كل من الاتفاقيات و التشريع الجزائري إلى تصنيف الأمتعة إلى ثلاثة أنواع حسب المادة 822 ق ب ج و التي نصّت على أنّه تعد بمثابة أمتعة:

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

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

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

ومن خلال هذه النصوص القانونية يتضح أنّ أمتعة المسافر تنقسم إلى ثلاثة أنواع:

الأمتعة المسجلة، الأمتعة غير المسجلة، الأمتعة المودعة.

1_ الأمتعة المسجلة:

هي الأمتعة التي يسلمها المسافر إلى الناقل أو من ينوب عنه خلال فترة السفر، وهي لا تقتصر فقط على الحقائب بل تشمل السيارات، وأيّة مركبات أخرى يسلمها المسافر إلى الناقل¹ كما أنّ المشرع الجزائري تطرق لهذا المفهوم لكن بأسلوب مختلف في المادة 839 ق ب ج والتي ورد فيها "بأنّه يتعين على الناقل أن يسجل أمتعة العنبر الخاصة بالمسافر وكذلك المركبات التي ترافقه وأن يسلمه إيصالا بها.

فهذه الأمتعة تشبه البضائع إذ يتم وضعها في العنبر مما يجعلها بعيدة عن رقابة مالكيها².

2_ الأمتعة غير المسجلة:

وهي الأمتعة التي يحتفظ بها المسافر ولا يكون الناقل مسؤولا عن هلاكها أو تلفها إلا إذا ثبت للمسافر أنّ الضرر يرجع إلى خطأ الناقل أو خطأ من ينوب عنه أو تابعيه³.

¹ - محمد عبد الفتاح ترك ، عقد النقل البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، 2005 ، ص 537.

² - عبد السلام عيشور ، نفس المرجع السابق ذكره، ص 67 .

³ - مصطفى كمال طه ، نفس المرجع السابق ذكره، ص 385 ، 386 .

الفصل الأول قيام المسؤولية المنشئة لدعاوى التعويض عن الرحلات البحرية

فهي أشياء صغيرة تبقى تحت حراسة الراكب أو المسافر، ولا تندرج عن عقد النقل مما يعني أنّ نقلها لا يستند إلى ذلك العقد¹.

3_ الأمتعة المودعة:

وهي الأمتعة غير المسجلة و لكن الراكب يودعها عند الرّبان أو عند الشخص المكلف بحفظ الودائع في السفينة، وبالرغم من أنّ هذه الأمتعة تعامل مثل الأمتعة غير المسجلة إلا أنّ الناقل يلتزم بتعويض المسافر عن كامل الضرر الذي لحق به².

كما جاء في نص المادة 846 ق ب ج، بخصوص توضيح مسؤولية الناقل البحري على مثل هذه الأمتعة أنّه لا يعدّ الناقل مسؤولاً عن فقدان النقود والسندات والأشياء الأخرى ذات قيمة كالذهب والفضة والساعات والمجوهرات والآثار الفنية إلا بناء على اتفاق كتابي صريح.

ج_ أضرار التأخير عن وقت التنقل:

يعدّ عامل الوقت من أبرز العوامل المؤثرة في سوق النقل بمختلف أنواعه سواء البري أو البحري أو الجوي نظراً لأهميته الكبيرة لدى المسافرين بشكل عام، ويقصد بضرر التأخير وصول المسافر إلى وجهته في غير الموعد المحدد، سواء وفقاً لتذكرة السفر أو جدول مواعيد الرحلات أو أي وقت آخر تمّ الاتفاق عليه مسبقاً³.

كما أنّه لا يكون الناقل مسؤول عن الضرر الناجم عن التأخير في تنفيذ التزاماته إلا إذا ثبت أن التأخير لم يكن نتيجة سبب أجنبي خارج عن إرادته⁴، فيكون تقدير ضرر ما لحقه من خسارة وما فاتته من كسب⁵.

لم يتناول المشرع الجزائري هذا الموضوع إلا من خلال المادة 835 ق ب ج التي جاء فيها

¹ - بلغازي نور الدين، نفس المرجع السابق ذكره، ص 84 .

² - إيمان فتحي حسن الجميل، نفس المرجع السابق ذكره، ص 194.

³ - بلغازي نور الدين، نفس المرجع السابق ذكره ، ص 221.

⁴ - إيمان الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري دراسة مقارنة في التشريع الوطني و الاتفاقيات الدولية، جامعة المصرية 2017، ص175.

⁵ - دلال يزيد، رسالة نيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي

والدولي، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2009-2010، ص142.

"إذا لم تغادر السفينة الميناء الذي تبدأ منه الرحلة أو حصل تأخير هام لا ينسب للناقل يستطيع كل طرف فسخ العقد بدون أي تعويض من الجهتين، وفي هذه الحالة يجب على الناقل إرجاع أجرة السفر بعد أن يرد المسافر التذكرة، ومن خلال نص المادة يتضح أن المشرع الجزائري قد حدّد الآثار المترتبة على وقوع تأخير جوهري قبل بدء الرحلة البحرية دون أن يحمل الناقل المسؤولية، وإذا كان سبب التأخير لا ينسب إليه يلتزم الناقل فقط برد أجرة السفر، ومع ذلك لم يحدد مدى مسؤولية الناقل في حال كان التأخير ناتجا عن فعله أو إهماله، أمّا بالنسبة إلى التأخير في الوصول فقد أغفل عنها المشرع الجزائري مقتديا في ذلك بالاتفاقيات الدولية وهو ما تعود إلى عدّة أسباب أهمّها الحوادث غير المتوقعة التي قد تتعرّض لها الرحلة البحرية.

ثانيا: ركن الضرر في عقد النقل البحري للبضائع.

لمساءلة الناقل لا يكفي أن يحدث الخطأ منه أو من تابعيه، بل يجب أن يترافق ذلك مع حدوث ضرر لصاحب الحق في البضاعة، ويمكن تعريف الضرر بأنه "الأذى الذي يصيب الشخص نتيجة المساس بمصلحة مشروعة له، أو بحق من حقوقه"¹.

يشترط في الضرر الذي يتحمّل الناقل مسؤوليته أن يكون ضررا مباشرا و متوقعا، وذلك وفقا لما تنص عليه القواعد العامة في مسؤولية العقدية، ويقاس التّوقع بمعيار موضوعي يعتمد على ما يمكن أن يتوقعه ناقل اعتيادي في ظروف المدين المتماثلة والضرر المتوقع يقاس بمعيار موضوعي لا معيار شخصي، بمعنى أنّه هو ذلك الضرر الذي يتوقعه الشخص المعتاد في مثل الظروف الخارجة التي وجد فيها المدين لا الضرر الذي يتوقعه هذا المدين بالذات² ويكون الضرر بإحدى هاتاه الصور إمّا هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها.

1_ هلاك البضاعة:

الهلاك هو زوال مادة الشيء وهو الحالة المثلى لتحقيق الضرر حيث يصعب على الناقل المنازعة في حصوله فيما يكون أوفر خطأ عندما يدفع بعدم حصول الضرر في حالتي التلف

¹ - محمد صبري السعدي، نفس المرجع السابق ذكره، ص 77.

² - لطيف جبر كومانى، نفس المرجع السابق ذكره، ص 83.

الفصل الأول قيام المسؤولية المنشئة لدعاوى التعويض عن الرحلات البحرية

والتأخر في التسليم ويتعذر على الناقل في حالة تسليم البضائع لينهي الالتزامات التي فرضها عليه عقد النقل¹.

وهنا يجب التمييز بين حالة الهلاك الحقيقي وحالة الهلاك الكلي (المفترض).

أ- الهلاك الحقيقي:

يأخذ الهلاك الحقيقي صورتين إما أن تكون هلاك كلياً أو هلاكاً جزئياً.

1- الهلاك الكلي:

تعتبر الخسارة الكلية في حالة تتعرض البضاعة لتدمير أو التلف، مما يؤدي إلى فقدانها لخصائصها الأساسية التي تتمتع بها في الظروف العادية من الناحية التجارية، وتعتبر هذه الحالة خسارة كلية للبضاعة²، وتتعدّد مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضاعة كلياً في الأحوال التي يصل فيها إلى ميناء الوصول ولم يسلم البضاعة إلى الشاحن أو المرسل إليه كما لو تعرضت إلى حادثة سرقة أو غيرها³.

2- الهلاك الجزئي:

يتجسّد الهلاك الجزئي إذا وصلت البضاعة إلى الميناء ووجد فيها نقص في وزنها أو عددها أو كميتها الموجودة في سند الشحن، وعند الوصول كان في ذلك عدم تحقق النتيجة المقصودة من عقد النقل وهي وصول البضاعة سالمة وكاملة إلى المرسل إليه⁴.

ومع ذلك لا يعتبر النقص المعتاد الذي يصيب البضاعة نتيجة طبيعتها مثل ما يحدث مع البضائع السائلة كالبتترول، وذلك يعود إلى تعرضها لعوامل الطقس أو الظروف المحيطة بعملية النقل حيث لا يتحمّل الناقل المسؤولية عن ذلك⁵.

¹ - لطيف جبر كومانى، نفس المرجع السابق ذكره، ص 84.

² - الواحد رشيد، نفس المرجع السابق ذكره، ص 65.

³ - عادل علي المقدادي، القانون البحري، مكتبة دار النشر و دار الدولية، عمان، 2002 ص 129.

⁴ - الواحد رشيد، نفس المرجع السابق ذكره، ص 65.

⁵ - مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة النقل البحري،

الحوادث البحرية، التأمين البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 1995، ص 307

- إثبات الهلاك:

يمكن إثبات نقص البضاعة أو هلاكها الجزئي من خلال تسجيل تحفظات من طرف المرسل إليه عند الاستلام¹، وقد تناولت معاهدة بروكسل سندات الشحن لسنة 1924 مسألة التّحفظات عن الخسائر والأضرار التي تصيب البضائع وهذا ما جاء به المشرع في نصّ المادة 790 ق ب ج، في حالة وقوع خسائر أو يجب إبلاغ الناقل أو ممثله أو من ينوب عنه بشكل كتابي في ميناء التحميل، وذلك قبل أو عند استلام البضاعة، وإذا لم يتم الإبلاغ تعتبر البضائع قد تم استلامها وفقا لما هو موضوع في وثيقة الشحن حتى يتم إثبات العكس، وإذا لم تكن الخسائر و الأضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل اعتبارا من تاريخ استلام البضائع.

ب- الهلاك الحكمي:

نصّ المشرع الجزائري في المادة 788 الفقرة الثانية من ق ب ج، عندما لا تسلّم البضاعة إلى أصحابها خلال مدة يحددها القانون إلا أنّ المشرع الجزائري لم يحدد هذه المدة، إلا أنّ المادة 315 من اتفاقية هامبورغ تعرضت لهذا إذ تعتبر البضاعة في حكم الهلاك الحكمي إذا لم تسلّم خلال 60 يوما من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم².

2_ تلف البضاعة:

يقصد بتلف البضاعة هو كلّ عطب أو ضرر يلحق البضاعة بمعنى فسادها أثناء النقل حيث يكون لهذه الأضرار تأثيرا سلبيا على قيمتها وجودتها في الأسواق، كما أنها تصل كاملة من حيث الوزن و المقدار، إلا وقد يصيبها الضرر من حيث نوعها، كتعفن المواد الغذائية أو ذوبان البضائع الجامدة أو ذبول الأزهار المنقولة وغيرها³.

ومع ذلك فإنّه يجوز للناقل أن يقدم الأدلة بكافة طرق الإثبات، وأنّ البضاعة كانت تالفة عند تسلّمها وهذا باختلاف عما هو ثابت في سند الشحن إذ كان حامل سند الشحن هو المرسل إليه فليس من السهل على الناقل أن يثبت العكس طبقا لنصّ المادة 761 ق ب ج، فإذا تضمن سند الشحن تحفظات فإنّ التّلف المذكور في تلك التحفظات يعتبر سابق على تكفل الناقل

¹ - الواحد رشيد، نفس المرجع السابق ذكره، ص 66.

² - خلفي أمين، نفس المرجع السابق ذكره، ص 58.

³ - هاني دويدار، النقل البحري و الجوي، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، 2007، ص 140.

الفصل الأول قيام المسؤولية المنشئة لدعاوى التعويض عن الرحلات البحرية

بالبضاعة، أي يفترض أن الناقل قد تسلم البضاعة من الشاحن وبالتالي فيجب على المرسل إليه أن يثبت العكس أي أن يثبت أن الضرر الذي أصاب البضاعة وهي في عهدة الناقل أو أنه تضاعف بسبب خطأ الناقل¹.

إذا كان التالف الذي أصاب البضاعة ناتجا عن عيب ذاتي فيها، فإن على الناقل إثبات ذلك حتى في مواجهة الغير والمرسل إليه، ويعتبر هذا الأخير من الغير إذا ما كان حاملا لسند الشحن ولم يتم تدوين أي تحفظات في السند، ويعود السبب في ذلك إلى أن العيب الذاتي في البضاعة يعتبر قانونيا سببا لإعفاء الناقل من المسؤولية حسب ما ورد في المادة 803 فقرة (ز) من ق ب ج².

3_ التأخير في التسليم:

يشير إلى عدم قدرة الناقل على تسليم البضاعة في الموعد المتفق عليه في عقد النقل البحري، أو في الموعد الذي يستغرقه الناقل عادة إذ لم يكن هناك اتفاق محدد بشأن وقت تسليم البضاعة³.

بناء على ذلك يتم تسليم البضاعة في المواعيد المتفق عليها وفقا لوثيقة الشحن إذا كانت محددة فيها وإلا يتم التسليم خلال فترة زمنية معقولة يحددها العرف وفقا لنوع البضاعة ومسار الرحلة، ولا يعتبر أي تأخير في وصول السفينة سببا للتعويض إلا إذا كان غير عادي، ويتم تحديد ما إذا كان التأخير عاديا وفقا للعرف الجاري به في العملات التجارية، وتكون مسؤولية الناقل قائمة على خطئه المتمثل في تأخيره في تنفيذ العقد خلال الفترة المتفق عليها، مما قد يتسبب في ضرر للشاحن أو المرسل إليه⁴، حيث أن التأخير لا يلحق ضررا بالبضاعة، بل قد يتسبب بضرر اقتصادي بالمرسل إليه، وقد يلحق به خسارة وتتعرض البضاعة إلى كساد مما يؤدي إلى هبوط أسعارها بعكس إذا وصلت في الوقت المحدد⁵.

¹ - الواحد رشيد، نفس المرجع السابق ذكره، ص 67.

² - المرجع نفسه، ص 68.

³ - عادل علي المقدادي، نفس المرجع السابق ذكره، ص 130.

⁴ - رشيد الواحد، نفس المرجع السابق ذكره، ص 68.

⁵ - عادل علي المقدادي، نفس المرجع السابق ذكره، ص 131، نقلا عن محمد كمال حمدي، ص 75.

لذا يفترض في حالة حدوث تأخير أنّ البضاعة قد وصلت سليمة عكس الهلاك أو التلّف¹ حيث أنّ اتفاقية بروكسل لعام 1924 لم تعالج حالة تأخر الناقل في تسليم البضاعة كسبب لتحديد المسؤولية لكنها تلح على التسليم في الميعاد المعقول وهذا ما ورد في نص المادة 1/775 من إتفاقية بروكسل²، لكنها اكتفت فقط بالمسؤولية عن الضرر والتلف الذي يلحق البضاعة، وسبب عدم معالجتها لحالة الضرر أو الهلاك الناتج عن التأخير يعود إلى طبيعة السفينة في تلك الفترة حيث كانت السفن شراعية وبطيئة، وكانت تتعرض لمخاطر البحر التي تؤدي إلى انحرافها وتأخيرها ونتيجة لذلك كان من الصعب على الناقل تحديد وقت محدد لإتمام الرحلة البحرية³.

كما ورد أيضاً مصطلح التأخير صريحا في نص المادة 805 ق ب ج، إذ تؤكد هذه المادة على وقوع التأخير إذا لم يتم تسليم البضاعة في الوقت المحدد في عقد النقل البحري أو في المهلة المحددة لتسليم عادة ما يتم إثبات التأخير من خلال تقييم المرسل إليه دليلا يوضح تاريخ تسليم البضائع للناقل عند استلامها فعليا، أو الوقت الذي تم فيه اخطاره بتسليم البضائع يتم مقارنة هذا التاريخ بالتاريخ المتفق عليه في سند الشحن لتسليم البضائع أو بالاعتماد على العرف في حال عدم وجود اتفاق مسبق لذلك يسعى الناقل عادة للحصول على مخالصة أو براءة ذمّة من المرسل إليه وذلك من خلال توقيع هذا الأخير على سند الشحن مؤكدا بذلك إتمام عملية التسليم⁴.

الفرع الثاني: ركن العلاقة السببية بين الخطأ والضرر في عقد النقل البحري للمسافرين و البضائع.

تعتبر العلاقة السببية بين الخطأ والضرر الركن الثالث لقيام المسؤولية، وهي ركن مستقل عن ركن الخطأ، إذ أنّه قد يوجد الخطأ كما لو ترتّب ضرر عن فعل أحدثه شخص، ولكن فعله لا يعتبر خطأ وقد يوجد الخطأ ولا توجد علاقة سببية⁵.

¹ - خلفي أمين، نفس المرجع السابق ذكره، ص 60.

² - الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسند الشحن، والموقعة بتاريخ 25 أوت 1924، معاهدة بروكسل.

³ - عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ط5، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ص 319.

⁴ - المرجع نفسه، ص 321.

⁵ - محمد صبري السعودي، نفس المرجع السابق ذكره، ص 93.

ويبرز ركن السببية بوضوح عندما يكون الخطأ مفترضا كحالة الناقل، لأنّ الخطأ الذي أفترض يحتمل أن يكون هو سبب الضرر، مع احتمال أن يكون ثمة سبب آخر للضرر فإثبات الدائن للخطأ يكون في ذات الوقت إثباتا لرابطة سببية، ولا تكون رابطة السببية باعتبارها ركناً من أركان المسؤولية عندما يكون التزام المدين هو تحقيق نتيجة لاندماج ركني الضرر والخطأ الشيء الذي يؤدي إلى صعوبة إيجاد الرابطة بين الخطأ والضرر¹.

وتوافر ركن السببية أحد الأركان التي تقوم عليها المسؤولية، والدائن الذي يدّعي مسؤولية الناقل يقع عليه عبء إثبات أركانها بما فيها رابطة السببية، ويرى البعض أن ركن السببية ركن مفترض كما يفترض الخطأ بمجرد وقوع الضرر، ويرى البعض الآخر أنّ ركن السببية لا يفترض وإنما يكون على الدائن إثباته، وإن كان لا يطلب منه أن يثبت على وجه قاطع بأن خطأ المدين هو الذي أدى إلى حصول الضرر، فإثبات الضرر وكونه يسبب عدم التنفيذ يشكلان قرينة على وجود رابطة السببية بينهما فينتقل عبء الإثبات بعد ذلك إلى المدين الذي يقع على عاتقه إثبات انقطاع الرابطة بين خطئه والضرر المحقق².

لعل الرأي الراجح هو افتراض ركن السببية، حيث أنّ أساس المسؤولية الناقل البحري يعتمد على الخطأ المفترض، وبالتالي فإن الرابطة السببية تعتبر مفترضة أيضا ممّا يعني أنّ الطرف المتضرر لا يلزم بإثباتها³.

المبحث الثاني: حالات الإعفاء من المسؤولية.

يلتزم الناقل بنقل الأشخاص والبضائع بحرا من ميناء إلى ميناء آخر مقابل أجره محددة مع وجوب ضمان سلامتهم خلال الرحلة، ومع ذلك فإن مسؤولية الناقل البحري ليست مطلقة بل هي مسؤولية تقوم على أساس الخطأ المفترض، حيث توجد استثناءات قانونية تعفي الناقل من المسؤولية في حال توفر شروط معينة نص عليها المشرع الجزائري في القانون البحري والاتفاقيات الدولية، وقد جاءت هذه الإعفاءات استجابة لطبيعة النقل البحري وما يحيط به من مخاطر لا يمكن التّحكم فيها، ومن أجل البحث في هذا سنعالج حالات الإعفاء من المسؤولية

¹ - الواحد رشيد، نفس المرجع السابق ذكره، ص 34.

² - لطيف جبر كومانى، نفس المرجع السابق ذكره، ص 97، 98.

³ - الواحد رشيد، نفس المرجع السابق ذكره، ص 35.

الفصل الأول قيام المسؤولية المنشئة لدعاوى التعويض عن الرحلات البحرية

في عقد النقل البحري للمسافرين من خلال المطلب الأول، وحالات الإعفاء من المسؤولية في عقد النقل البحري للبضائع في المطلب الثاني.

المطلب الأول: حالات الإعفاء من المسؤولية في عقد النقل البحري للمسافرين.

قد يعفى الناقل البحري من المسؤولية في بعض الحالات، إذ أثبت أن الخطأ الذي حدث كان نتيجة لسبب خارج عن إرادته، وتوجد حالات يتم فيها إعفاء الناقل من المسؤولية، والتي تتمثل في خطأ الغير وخطأ المسافر وحالة القوة القاهرة بالإضافة إلى الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان والمرشد.

الفرع الأول: خطأ الغير.

يمكن أن يتسبب الضرر الذي يتعرض له المسافر بفعل شخص آخر، مثل وقوع تصادم بين سفينة الناقل وسفينة أخرى بسبب خطأ من قبطان السفينة، أو احتجاز السفينة من قبل القراصنة، أو حتى دفعه من قبل مسافر آخر على متن السفينة، فيحق للناقل نفي مسؤوليته استناداً إلى فعل الغير الذي تسبب في ضرر للمسافر¹.

تقضي القواعد العامة للمسؤولية المدنية على عدم مسؤولية الشخص إلا عن أفعاله الشخصية وبالتالي فهو غير مسؤول عن فعل غيره، لذلك يمكن للناقل الاستناد إلى فعل الغير الذي تسبب في الحادث لإعفاء من المسؤولية التي تتقله باعتبار أن هذا الفعل سبب أجنبي عنه ولا يسأل الناقل إلا بناء على نص قانوني واتفاقي².

إلا أن أغلب الفقهاء ذهب إلى القول أن خطأ الغير لا يكون سبباً معنياً لمسؤولية الناقل إلا إذا توفرت فيه خصائص القوة القاهرة³.

يجب أن يتميز خطأ الغير بعدم إمكانية التوقع واستحالة الدفع، بالإضافة إلى أن الحادث يعود إليه وحده⁴.

¹ - عيشور عبد السلام، نفس المرجع السابق ذكره، ص 163.

² - إيمان فتحي الجميل، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، ط1، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2006، ص 207.

³ - عيشور عبد السلام، نفس المرجع السابق ذكره، ص 163.

⁴ - مختار رحمانى، نفس المرجع السابق ذكره، ص 108.

الفصل الأول قيام المسؤولية المنشئة لدعاوى التعويض عن الرحلات البحرية

يعنى من هذه المسؤولية الحارس للشيء اذا أثبت أن الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية أو عمل الغير أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة، وهذا ما أخذت به محكمة النقض الفرنسية في حكمها الصادر بتاريخ 18 ديسمبر 1953 بقولها "خطأ الغير الذي يتمسك به الناقل بالإعفاء من المسؤولية القائمة ضدّه عن الضرر الذي لحق المسافر أثناء سفرة لا يمكن أن يعفيه كلية إلا بوجود عدم المقدرة على توقعه ولا دفعه وهو السبب الوحيد للضرر¹.

أمّا على صعيد التشريع البحري، فقد خلى كل من التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية بدءًا من اتفاقية بروكسل لعام 1961 حتى اتفاقية أثينا لعام 1974، من الإشارة إلى خطأ الغير كسبب لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية، ومع ذلك يمكن استنتاج هذا الاعفاء ضمناً إذ أثبت الناقل عدم ارتكابه أيّ خطأ أو إهمال، سواء كان ذلك له أو لتابعيه بمقابل ذلك تنص اتفاقية أثينا المعدلة ببرتوكول 2002 بشكل صريح على اعتبار خطأ الغير سبباً للإعفاء من المسؤولية².

بحيث يوجد استثناء يتعلّق بأمّعة العنبر والمركبات، تعفي الناقل من المسؤولية عن كل ما يلحق من أضرار، وهذا ما يستفاد من نصّ المادة 844 ق ب ج، التي جاء فيها على الرغم من أحكام المادتين 842 و 843 ق ب ج لا يعدّ الناقل مسؤولاً عن أمّعة العنبر والمركبات المنقولة بالنسبة للخسارة أو الأضرار الناشئة أو الناتجة من الأخطاء الملاحية المسببة من الرّبّان أو المرشد أو المندوبين الآخرين عن الناقل في ملاحه السفينة وفي هذه الحالة يرجع عبء الإثبات على عاتق الناقل³.

الفرع الثاني: خطأ المسافر.

قد يعفى الناقل من المسؤولية إذا تسبّب المسافر وحده في وقوع الضرر، أو يخفف منها اذا ساهم في وقوعها، ولكي يعفى الناقل من المسؤولية وجب عليه إثبات خطأ المضرور أي المسافر حيث يجب عليه أن يثبت أنّ إهمال الراكب قد تسبب في وفاته أو اصابته في جسمه وهذا ما أكدته المادة 847 ق ب ج على أنّه "إذا أثبت الناقل بأنّ خطأ أو إهمال الراكب قد

¹ - عبد السلام عيشور، نفس المرجع السابق ذكره، ص 164.

² - المرجع نفسه، ص 165.

³ - أنظر المادتين 842 و 843 من الأمر 76-80 المتضمن ق ب ج، السابق ذكره.

الفصل الأول قيام المسؤولية المنشئة لدعاوى التعويض عن الرحلات البحرية

سبب وفاته أو إصابته الجسمانية وفقدان أمتعته أو الإضرار بها أو ساهم في ذلك، جاز للمحكمة المختصة إبعاد مسؤولية الناقل أو تخفيضها".

ويتضح لنا أنه بمجرد قيام الناقل بتسليم التذكرة للمسافر فإنها تكون قد اتخذت جميع الاحتياطات لضمان سلامة المسافر والأمتعة، حيث يعدّ فعل المسافر المضرور سببا أجنبيا معنيا مادام أنه هو من تسبب في وقوع الحادث، وقد أشارت المادة الخامسة من اتفاقية بروكسل لعام 1961 صراحة إلى خطأ المسافر كسبب معفي للناقل البحري من المسؤولية بالقول "أثبت الناقل بأن خطأ أو إهمال المسافر قد تسبب في موته أو إصابته بأضرار جسمانية، أو كان عاملا مشاركا في ذلك جاز للمحكمة، طبقا لأحكام قانونها الخاص إعفاء الناقل من المسؤولية أو تخفيف مسؤوليته"¹.

وبناء على الاتفاقيات الدولية وموقف المشرع الجزائري فإن خطأ المسافر المتضرر يعتبر سببا يعفي الناقل البحري من المسؤولية، حيث يعتبر هذا الخطأ سببا أجنبيا لا يد للناقل فيه ومع ذلك لا يكون هذا الإعفاء مطلقا في جميع الحالات بل قد يكون جزئيا في بعض الظروف ويعود تقدير ذلك إلى المحكمة التي تنتظر في النزاع، والتي ستأخذ بعين الاعتبار القواعد العامة في قانونها الداخلي نظرا لأنّ القانون ب ج، لم يحدد درجة الإعفاء على سبيل المثال إذا تم عرض النزاع على محكمة جزائرية، فإنها ستقدر درجة الإعفاء وفقا لأحكام المادة 177 من ق م ج²، وهي الشريعة العامة.

ويتمكن الناقل من إعفاء نفسه من المسؤولية إذا استطاع أن يثبت أن الضرر الحاصل للراكب كان يعود إلى فعل الراكب نفسه كما قد حدث ذلك بسبب إهماله أو تعمده لوقوع الضرر³.

الفرع الثالث: القوة القاهرة.

إذا كانت مسؤولية الناقل العقدية تتحقق عند المساس بالسلامة الجسدية للمسافر أو التأخير عن نقله إلى المكان والزمان المتفق عليهما، فإنّ هناك بعض الحالات التي يمكن أن تعتبر

¹ - عبد السلام عيشور، نفس المرجع السابق ذكره، ص 166.

² - المرجع نفسه، ص 167.

³ - عادل علي المقدادي، قانون التجاري العقود التجارية، دار الثقافة للنشر و التوزيع، 2014، ص 127.

الفصل الأول قيام المسؤولية المنشئة لدعاوى التعويض عن الرحلات البحرية

ميررا للناقل مما يتيح له الإفلات من هذه المسؤولية وهي حالات القوة القاهرة على أنها الأمر الأجنبي عن المدين والدائن والغير كالحروب، مما ينتج عنها من أحداث مادية وأزمات اقتصادية أو صدور تشريع أو أمر أجنبي واجب التنفيذ، أو وقوع زلازل فيضانات أو هبوب عاصفة أو انتشار وباء¹.

وتعتبر القوة القاهرة سببا عاما من أسباب دفع المسؤولية حيث نصت المادة 127 من ق م ج، إذا أثبت الشخص أنّ الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ، أو قوة القاهرة كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر².

وورد أيضا في نص المادة 63 من ق ت ج، على أنه "يجوز إعفاء الناقل من المسؤولية الكلية أو الجزئية من أجل عدم تنفيذ التزاماته أو الاخلال بها أو التأخير فيها بشرط أن يثبت أنّ ذلك ناشئ عن قوة القاهرة..."³.

ولا يمكن الدفع بالقوة القاهرة ما لم تتوفر هذه الشروط، كما جاء في نص المادة 843 ق ب ج، على أن الناقل البحري في الأصل يكون مسؤولا عن الأضرار الجسمانية والوفاة التي تصيب المسافرين أثناء الرحلة البحرية على عكس إثبات ذلك ويكون في خمس حالات وهي: الجروح والاصطدام والانفجار والحريق والغرق.

وتشمل القوة القاهرة في مجال النقل البحري المخاطر والحوادث المرتبطة بالبحر، ومثال هذه المخاطر العواصف البحرية الشديدة وهياج البحر هياجا غير عادي والضباب⁴.

كما يشترط لإعفاء الناقل من المسؤولية بسبب مخاطر البحر أن تكون هي السبب الوحيد في وقوع الضرر⁵، ولذلك تقع المهمة على القضاء في التمييز بين المخاطر التي تسبب في إعفاء

¹ - ندى عبد الكاظم حسين، القوة القاهرة واثرها في تنفيذ العقد، دراسة مقارنة مجلة الحقيقة للعلوم الاجتماعية

و الانسانية، جامعة أحمد دراية، أدرار، العدد الأول، 2023، ص 4.

² - الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان 1395، المتضمن القانون المدني، الصادر بتاريخ 26 سبتمبر، ج ر، العدد 78، المعدل والمتمم.

³ - أنظر المادة 63 من الأمر رقم 75-59 المتضمن ق ت ج، السابق ذكره.

⁴ - عبد سلام عيشور، نفس المرجع السابق ذكره، ص 161.

⁵ - دمانة محمد، دفع مسؤولية المدنية للناقل، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية،

جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2010، ص 34.

الفصل الأول قيام المسؤولية المنشئة لدعاوى التعويض عن الرحلات البحرية

الناقل والتي يشترط فيها أن تكون استثنائية، يتوافر فيها عنصر القوة القاهرة وبين المخاطر البحرية المألوفة التي لا يوجب الإغفاء من المسؤولية كما اجتهدت في بعض المحاكم مثل محكمة النقض المصرية إذ ترى أنه "إذا بلغت مخاطر البحر من الشدة مدى يجعلها غير متوقعة الحدوث أو غير مستطاع دفعها فإنها تعد من قبيل القوة القاهرة التي تصلح سببا قانونيا للإغفاء"¹.

الفرع الرابع: الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد.

ورد في نص المادة 844 ق ب ج على أن إغفاء الناقل البحري من الأخطاء الملاحية ويتبين أن الخطأ في الملاحة هو الخطأ الفني الذي يجري عند قيادة السفينة وتسييرها، كما لو تجاوز الربان قواعد السير وترتب على ذلك اصطدام السفينة وأدى إلى حصول أضرار للركاب وأمتعتهم وهذا الإغفاء يفسر أن الناقل لا دخل له فعلا ولا قانونا في ملاحة السفينة لأن الربان له كامل الحق والسلطة في التصرف ويطراً على الناقل الذي يتمسك بالإغفاء من المسؤولية عبء إثبات الضرر الذي أصاب المسافر وأمتعته نشأ عن خطأ التابعين البحريين في الملاحة أو في إدارة السفينة².

المطلب الثاني: حالات الإغفاء من المسؤولية في عقد النقل البحري للبضائع.

لقد أخذ القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية بعين الاعتبار ظروف النقل البحري للبضائع، حيث منح الناقل البحري بعض الحالات والأساس التي تمكنه من التحرر من المسؤولية وتتمثل هذه الحالات في حالات الإغفاء القانونية، المذكورة في نص المادة 803 من ق ب ج، حيث جاء المشرع في هذه المادة، بإثنتي عشرة حالة من حالات الإغفاء حيث يعفى الناقل البحري من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة، ويمكن تصنيف الإغفاءات للناقل البحري إلى أسباب عامّة وأسباب خاصة.

¹ - مجموعة أحكام محكمة النقض، العدد الثالث، 1966، ص 1129، المشار اليه في لطيف جبر كومانى، مسؤولية الناقل البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الاردن، 2001، ص 123.

² - عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، ط1، دار الفكر الجامعي للنشر والتوزيع، الاسكندرية، 2007،

الفرع الأول: الأسباب العامة.

جاء في كل من القانون البحري واتفاقية هامبورغ السبب العام الذي يعفى الناقل البحري جاء في كل من القانون البحري والاتفاقية هامبورغ السبب العام الذي يعفى الناقل البحري من المسؤولية لانتفاء هذه الأخيرة يجب إثبات السبب الأجنبي إذ أنّ هذا الأخير هو الذي يقطع الرابطة السببية¹، والتي تتمثل في حالات إعفاء مرتبطة بالسفينة وأخرى مرتبطة بالملاحة البحرية.

أولاً: حالات إعفاء مرتبطة بالسفينة.

وتتمثل أساساً في عدم صلاحية السفينة للملاحة وكذا وجود عيب خفي.

أ_ عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية:

يتعين على الناقل الالتزام بتوفير العناية اللازمة لضمان صلاحية السفينة للملاحة عند بدء الإبحار، ولا يمتد هذا الالتزام بعد الإبحار وأثناء الرحلة، حسب المادة 770 من ق ب ج²، وفي حال أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة بعد الإبحار فلا يسأل الناقل عن أيّ هلاك أو تلف قد تصيب البضاعة كما هو منصوص عليه في المادة 04 فقرة 1 من اتفاقية بروكسل³.

ويتضح أنّ القانون الجزائري يتبنى نفس المبدأ الذي نصّت عليه معاهدة بروكسل، حيث يعفى الناقل البحري من المسؤولية في حال عدم صلاحية السفينة بشرطين⁴:

* عدم صلاحية السفينة قبل أو عند بدء الرحلة البحرية.

* الالتزام بتوفير العناية اللازمة لضمان صلاحية السفينة للملاحة منذ بداية الرحلة.

لابد من التوضيح أن صلاحية السفينة للملاحة تساهم في تنفيذ مضمون عقد النقل البحري كما هو موضح في وثيقة الشحن التي سلمت للشاحن من قبل الناقل وبالتالي يظل الناقل ملزماً

¹ - خلفي أمين، نفس المرجع السابق ذكره، ص 109.

² - أنظر المادة 770 من الأمر 76-80، المتضمن ق ب ج، السابق ذكره.

³ - شتوان حياة، البحري للبضائع دراسة في إطار القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم، تخصص قانون، جامعة مولود معمري-تيزي وزو، الجزائر، 2020، ص 94.

⁴ - الواحد رشيد، نفس المرجع السابق ذكره، ص 72.

الفصل الأول قيام المسؤولية المنشئة لدعاوى التعويض عن الرحلات البحرية

بصلاحية السفينة طوال فترة الرحلة، حيث تتعلق الصلاحية الملاحية بشكل أساسي بكفاءة استخدام السفينة من الناحيتين الملاحية والتجارية¹.

لكي يتخلص الناقل البحري من مسؤوليته تجاه السفينة يجب عليه أن يثبت أنه قد بذل العناية اللازمة لضمان صلاحية السفينة للملاحة قبل بدء الرحلة.

ب_ العيب الخفي بالسفينة:

يقصد به العيب الذي لا تكتشفها اليقظة المعقولة من طرف الناقل البحري²، وهذا ما تضمنته أحكام المادة 803 فقرة (ط) ق ب ج³، التي جاء فيها العيب الخفي في السفينة لم يظهر بالرغم من الاهتمام الكافي.

إن إقرار الناقل بوجود عيوب خفية في السفينة لا يكفي بمفرده لإعفائه من المسؤولية، يتعين عليه تقديم أدلة تثبت صحة ادعاءاته، ويكون إثبات ذلك بشهادات تصدرها جهات مختصة مكلفة بفحص ورقابة السفن، مثل "مؤسسات التصنيف العالمية" هذه الشهادات تؤكد أن مثل هذه العيوب قد لا يتمكن حتى المحترفون من اكتشافها⁴.

ثانياً: حالات الإعفاء المرتبطة بالملاحة البحرية.

تتمثل هذه الإعفاءات في الأخطاء الملاحية وكذا أخطاء وحوادث البحر بالإضافة إلى إنقاذ حياة الأشخاص و الأموال في البحر.

أ_ الأخطاء الملاحية:

تتعلق هذه الأخطاء بالأخطاء الملاحية التي يرتكبها الرّبان أو المرشد أو المستخدمون البحريون، كما هو موضح في الفقرة ب من المادة 803 من ق ب ج، ويقصد بالخطأ الملاحي الخطأ الفني المرتبط بقيادة السفينة، والذي يشمل مجموعة الأخطاء المتعلقة بالملاحة أو بتسيير السفينة⁵.

¹ - محمود شحات، الموجز في القانون البحري الجزائري، د ط، دار بلقيس للنشر، الجزائر 2014، ص 177.

² - خلفي أمين، نفس المرجع السابق ذكره، ص 110.

³ - أنظر المادة 803 من الأمر 76-80، المتضمن ق م ج، السابق ذكره.

⁴ - خلفي أمين، نفس المرجع السابق ذكره، ص 110.

⁵ - محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2005، ص 242.

الفصل الأول قيام المسؤولية المنشئة لدعاوى التعويض عن الرحلات البحرية

ويعتبر هذا الاعفاء من المسؤولية خروجًا عن القواعد العامة المتعلقة بمسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه كما هو منصوص عليه في المادة 136 من ق م ج¹، حيث يعتبر الرّبان هو المسؤول الوحيد وفقا لما تنص عليه المادة 592 من ق ب ج، التي تؤكد أن الرّبان هو المسؤول الوحيد عن سير وحركات السفينة في المياه التي تمر بها وأمان الرسو والاقتراب، كما يمكن استنتاج من الفقرة (ب) من المادة 803 ق ب ج أن الناقل لا يعفى من المسؤولية عن الأخطاء التجارية.

ب_ أخطاء وحوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة:

تعتبر العواصف القويّة، والأعاصير حوادث بحرية تعفي الناقل من المسؤولية الواردة 803 الفقرة (ب) من ق ب ج، ويشترط ألا يكون الناقل أو تابعيه قد قصرُوا في أداء مهامهم في تجنب هذه الأخطار البحرية واتخاذ الاحتياطات اللازمة لحفظ وسلامة البضاعة، وقد ذهبت المحكمة العليا إلى اعتبار أنّ العاصفة لا تعدّ قوة قاهرة في فصل الشتاء فهي تختلف باختلاف الفصل الذي تبحر فيه السفينة².

ج_ إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو محاولة في ذلك:

كما أقرّ المشرع إعفاء الناقل من المسؤولية في الحالات التي يكون فيها الضرر ناتجا عن عمليات الإنقاذ والمساعدة البحرية للأشخاص والأموال في البحر، وذلك وفقا للفقرة (ي) من المادة 803 ق ب ج، والجديد بالملاحظة أنّ المشرع قبل أن يدرج الإنقاذ البحري كأحد اسباب إعفاء الناقل من المسؤوليةّ اعتبره التزاما قانونيا على عاتق الرّبان حيث تم تناول هذا الالتزام في الكتاب الأول من القانون البحري بموجب القسم الأول من المادة 332 إلى المادة 375 ويتعلق الأمر بشكل خاص بإنقاذ الأشخاص الذي اعتبره المشرع واجبا بينما اعتبر إنقاذ الأموال خيارا³. وإذا أثبت الناقل أنّ الضّرر نجم عن قيامه بالتزام قانوني مفروض، مثل تأخر الريان في إنقاذ أرواح بشرية أو إنقاذ سفينة من الغرق فلا يتحمل أي مسؤولية⁴.

¹- أنظر المادة 136 من الأمر 75-58 المتضمن ق م ج، السابق ذكره.

²- مراد بسعيد، نفس المرجع السابق ذكره، ص 283.

³- أنظر المادة 803 و المادة 775 الفقرة الثانية من الامر رقم 76-80 المتضمن ق ب ج، السابق ذكره.

⁴- مصطفى كمال طه، القانون البحري، الاسكندرية، 2000، ص334.

ثالثا: حالات الإعفاء المتعلقة بخطأ الغير.

يشترط في خطأ الغير، الذي يعتبر من حالات الإعفاء من المسؤولية، أن يكون منصوص عليه في القانون وأن يكون هذا الغير من الفئات التي يتحمل المدعى عليه "الناقل" مسؤولا عنهم¹.

رابعا: حالات الإعفاء المتعلقة بالبضاعة.

ترتبط حالات الإعفاء المتعلقة بالبضاعة بوجود بعض العيوب في البضاعة ذاتها سواء كان ظاهرا أو خفيا.

أ- العيب الذاتي للبضاعة:

لم يتطرق المشرع بإعطاء تعريف صريح للعيب الذاتي بموجب مختلف النصوص القانونية

ذات صلة إلا أنّ الفقه اجتهد في ذلك كالقول بأن العيب الذاتي هو:

قابلية الشيء للهلاك بمناسبة نقله بحرا، حتى ولو كانت هذه الرحلة البحرية تمت في ظروف عادية².

والعيب الذاتي للبضاعة ليس مجرد تطور طبيعي للضرر الذي كان موجودا أثناء شحنها بل يشمل أيضا عوامل غير عادية وغير ظاهرة في البضاعة العادية والسليمة خلال عملية الشحن وذلك عند مقارنتها بنفس النوع من البضاعة واستخدامها التجاري المخصص لها³.

لكي يتمكن الناقل من إعفاء نفسه من المسؤولية، يجب عليه إثبات عيب في البضاعة بكافة طرق الإثبات، حتى وإن كان سند الشحن خاليا من التّحفظات، ويعود سبب الإعفاء من نتائج عيب البضاعة في كثير من الأحيان إلى خطأ الشاحن، كما توجد حالات أخرى نكرتها المادة 4 الفقرة 2 من اتفاقية بروكسل، مثل الإكراه و الحجز القضائي و الحجز الصحي، والتي لم يتعرض لها المشرع الجزائري⁴.

¹ - شهرزاد بن الصغير، المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري دراسة مقارنة، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم

تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021، ص 198.

² - خلفي أمين، نفس المرجع السابق ذكره، ص 122.

³ - سعيد دالح، العيب الذاتي للبضاعة وعجز الطريق - سببين قانونيين لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية، المجلة

السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد السابع، 2018، ص 221.

⁴ - محمد دمانة، نفس المرجع السابق ذكره، ص 51.

ب_ العيب الخفي للبضاعة:

العيب الخفي هو العيب الذي لا يظهر بسهولة وقد لا يمكن للشخص العادي معرفته، مما يجعل اكتشافه أثناء عملية الشحن أمراً صعباً، لا يتم تسجيل أي تحفظات بشأنه في سند الشحن، وعادة ما يكتشف هذا العيب عند وصول البضاعة، حيث يصعب وضع تحفظات مسبقة على السلع المعيبة، في غياب هذه التحفظات يواجه الناقل صعوبة في إثبات براءته من المسؤولية، ومع ذلك يمكنه الاستعانة بأصحاب الخبرة للمساعدة في هذا الأمر¹.

ج_ نقص البضاعة أثناء السفر:

ذكرها المشرع الجزائري في المادة 803 فقرة (ز) من ق ب ج، بحيث يسمى نقص البضاعة أثناء السفر بعجز الطريق، ويقصد به النقص في الحجم أو الوزن أو الكم الذي يلحق البضاعة أثناء نقلها بحراً، ويختلف عجز الطريق باختلاف طبيعة البضاعة وطول الرحلة ومدى التغيرات الجوية التي تحدث أثناء الطريق².

د_ أخطاء الشاحن:

ورد في نص المادة 803 فقرة (ج) من ق ب ج، ويستوجب دراسة خطأ الشاحن الوقوف عند سوء التحريم والتكليف من جهة وانعدام أو سوء وضع العلامات من جهة أخرى.

خامساً: الحوادث الاستثنائية.

وتتمثل هذه الحوادث في الإضرابات واغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العامل أو العمل أو إعاقته كلياً أو جزئياً وهذا ما ورد في فقرة (و) من المادة 803 ق ب ج ، وما جاء في الفقرة (هـ) من نفس المادة القوة القاهرة³.

أ_ الإضراب:

هو توقف جماعي عن العمل لفترة معينة بهدف الضَّغط على صاحب العمل لتحقيق مطالب عملية ذات مصلحة جماعية، ويقابل هذا الإضراب إغلاق ربُّ العمل أبواب المؤسسة أمام

¹ - أمين خلفي، نفس المرجع السابق ذكره، ص 122.

² - المرجع نفسه، ص 123.

³ - أنظر المادة 803 من الأمر 76-80، المتضمن ق ب ج، السابق ذكره.

العمال¹.

إنّ الإضراب لا يعتبر في حدّ ذاته قوة قاهرة تعفي الناقل من المسؤولية وفقا للقواعد العامة إلاّ إذا كان إضرابا عاما يجعل تنفيذ عقد النقل مستحيلا، كما يجب أن يكون هذا الإضراب فجائيا وغير متوقع ألا يكون للناقل أيّ دور في حدوثه².

ب_ القوة القاهرة:

تتمثل القوة القاهرة في أيّ حادث غير متوقع ومفاجئ لا يمكن تجنبه، ولا يتحمل الناقل مسؤوليته، ممّا يجعل من المستحيل عليه الوفاء بالتزاماته، يتعين على الناقل إثبات أن الضرر الذي وقع لم يكن متوقعا وكان خارجا عن السيطرة مثل حدوث إعصار أو نشوب حرب مفاجئة أو فرض حصار على ميناء التّفريغ أو حدوث حرائق أو التعرض لحالات السرقة³.

اعتبر التّشريع البحري القوة القاهرة حالة استثنائية تعفي الناقل من المسؤولية في عقد النقل البحري، كما أنها تعد سببا عاما لرفع المسؤولية وهذا ما أكدته القواعد العامة في المادة 127 من ق م ج، وكذا المادة 803 ق ب ج، ويمكن أن يستنتج من التعاريف سابقة الذكر للقوة القاهرة أنّه يجب توافر أربعة شروط لكي يعتبر ظرف القوة القاهرة ويعفى الناقل البحري من المسؤولية وهذه الشروط هي لا يمكن توقع حصوله، وأن يكون من المستحيل تجنبه، لا يمكن دفعه، لا خطأ من جانب الناقل البحري للبضائع⁴.

الفرع الثاني: الأسباب الخاصة.

يقصد بها تلك الأسباب التي يمكن للناقل على إثرها أن يطلب دفع مسؤوليته عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة، وذلك بإثبات أنه قد أتخذ هو شخصا أو مستخدميه جميع ما كان من المعقول اتخاذه من تدابير التجنب من الحادث و تبعاته⁵.

وتتمثل هذه الأسباب فما يلي:

¹- حياة شتوان، نفس المرجع السابق ذكره، ص 121.

²- خلفي أمين، نفس المرجع السابق ذكره، ص 120.

³- هاني دويدار، نفس المرجع السابق ذكره، ص 274.

⁴- شتوان حياة، نفس المرجع السابق ذكره، ص ص 115، 116.

⁵- خلفي أمين، نفس المرجع السابق ذكره، ص 124.

أولاً: ذكر بيانات غير صحيحة من طرف الشاحن والتصريح الكاذب.

في حالة ما إذا قام الشاحن بذكر بيانات غير صحيحة فإن الناقل البحري قد يعفى من المسؤولية وهذا طبقاً للمادة 805 من ق ب ج¹.

أ_ التصريح الكاذب للشاحن:

يعتبر هذا الالتزام من أهم التزامات الشاحن هي أن يقدم تصريحات صحيحة على البضاعة فإذا أعطى تصريحاً كاذباً عن قيمة البضاعة فهنا لا يسأل الناقل عن أي مسؤولية من جراء الخسائر والأضرار اللاحقة بهذه البضاعة².

كما ورد في نص المادة 810 ق ب ج، على إعفاء الناقل من المسؤولية إذ ارتكب الشاحن عمداً تصريحاً كاذباً بشأن نوع وقيمة البضائع.

ثانياً: نقل البضاعة على سطح السفينة.

يفترض أن شحن البضاعة على سطح السفينة عمل مشروع من قبل الناقل فإذا لم يكن يجوز له شحن البضائع بهذه الكيفية فإنه يسأل عن جميع الأضرار التي تلحق بالبضائع من هلاك وتلف، ولا يستطيع الدفع بالمسؤولية إلا إذا أثبت السبب الأجنبي وباستثناء ذلك يمكن ألا يسأل الناقل البحري عن الضرر الذي يتيح عن نقل البضائع على السطح من ثم مراعاة أحكام الاتفاقية في هذا الصدد، أي أن التحميل وقع بالاتفاق مع الشاحن وهذا ما جاء في نص المادة 774 الفقرة الثانية ق ب ج وهذا كاف للشاحن لإثبات أن الناقل قد خالف الاتفاق المبرم بينهما وهو عدم تحميلها على السطح لكي يصبح هذا الأخير مسؤولاً عن جميع الأضرار التي تلحق به بدون أن يكون للناقل دفع هذه المسؤولية³.

ثالثاً: نقل الحيوانات الحية.

لم يتناول القانون الجزائري لحالة نقل الحيوانات الحية كسبب من أسباب الإعفاء القانوني

¹ - أنظر المادة 805 من الأمر 76-80، المتضمن ق ب ج، السابق ذكره.

² - محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة، ط1، مكتبة القانون الاقتصادي، الرياض، 2012، ص241.

³ - مدني أحمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، مجلة الجزائرية للقانون والنقل، العدد الثالث،

جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص212

الفصل الأول قيام المسؤولية المنشئة لدعاوى التعويض عن الرحلات البحرية

لنناقل البحري من المسؤولية، لكن من خلال شروط سند الشحن نجد عدم مسؤولية الناقل البحري في حالة نقل الحيوانات الحية عن هلاكها أو ما يلحقها من ضرر، أن الناقل وقائد السفينة لا يتعرضون لأيّة مسؤولية أثناء عملية نقل الحيوانات الحية ولا يسألون عن الأمراض أو الحوادث، ولا عن مقتل إحداها أثناء الرحلة مهما كانت الأسباب وليسوا ملزمين بإعطائها لا الماء ولا الغذاء ولا شيئاً آخر إلا في حدود المعقول¹.

تجدر الإشارة إلى أن معاهدة بروكسل وسّعت من حالات الإعفاء بحيث حدّدت حسب المادة 04 الفقرة الثانية منها 18 حالة الإعفاء وهي حالات محدّدة على سبيل الحصر، مما يعني أن الإعفاء يقتصر فقط على النطاق الذي حدّته المادة 04 علاوة على ذلك تنص المادة الثالثة من الفقرة الثامنة من المعاهدة على إلغاء أيّ شرط أو اتفاق في عقد نقل البضائع يتضمن الإعفاء من شروط المسؤولية أو تخفيفها²، كما عدت المعاهدة في مادتها الرابعة حالات اعفاء الناقل من المسؤولية والتي شملت عدم صلاحية السفينة للملاحة بشرط بذل الهمة الكافية بالإضافة إلى الأخطاء الملاحية أو إدارة السفينة، كما تشير الفقرة الثانية من المادة الرابعة إلى حالات الإعفاء الناتجة وتصرفات أو أخطاء الرّبان أو البحارة أو المرشد أو مستخدم الناقل أوفي إدارة السفينة³.

كما حدّدت اتفاقية بروكسل الأسباب التي يُعفى الناقل من المسؤولية إذا استطاع إثبات أن الضرر ناتج عن أحد هذه الأسباب وتتمثل هذه الأسباب في الحريق مام يكن ناتجا عن فعل أو خطأ الناقل، مخاطر البحر أو المياه الملاحية الأخرى، حوادث الحرب، أعمال الأعداء العموميين، أي إيقاف أو إكراه صادر عن الحكومة قيود الحجر الصحي، عمل أو إهمال من جانب الشّاحن أو مالك البضاعة، الحروب الأهلية، إنقاذ الأرواح في البحر، عيب خفي في البضاعة، عدم كفاية التغليف، وعدم تطابق العلامات والعيوب الخفية التي لا يمكن اكتشافها مستخدميه أو أخطائهم، بالإضافة إلى ذلك لا يتحمل الناقل المسؤولية عن الهلاك أو التّلف باليقظة المعتادة، أو أي سبب آخر غير ناشئ عن فعل الناقل، أو فعل وكلاء الناقل أو الناتج

¹ - أحمد مدني، نفس المرجع السابق ذكره، ص 212.

² - الواحد رشيد، نفس المرجع السابق ذكره، ص 75.

³ - المرجع نفسه، ص 76.

الفصل الأول قيام المسؤولية المنشئة لدعاوى التعويض عن الرحلات البحرية

عن تقديم الشاحن عمدا معلومات غير صحيحة عن البضاعة أو قيمتها¹.

إلا أنّ قواعد هامبورغ لسنة 1978 قد تضمنت أسباب عامة وأخرى خاصة حسب مادة الخامسة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية، وجاء مضمونها مخالف لكل من القانون البحري و اتفاقية بروكسل في المادة الخامسة الفقرة السادسة منها على أنها "فيما عدا العوارية العامة لا يسأل الناقل إذا كان الهلاك أو التّلف أو التأخير ناتجا عن تدابير لانقاد الأرواح أو عن تدابير معقولة لانقاد الممتلكات في البحر" نفس الحكم تطرقت إليه قواعد روتردام لسنة 2009 في المادة 17 فقرة الثالثة بندين ل، م²، بحيث أدرجت خمستي عشر حالة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية في المادة 17 الفقرة الثالثة، على خلاف المشرع الجزائري حصرها في اثنتي عشرة حالة فقط المذكورة سابقا في المادة 803 ق ب ج³.

¹ - محمد عبد الفتاح ترك، نفس المرجع السابق ذكره، ص246.

² - كميلة أعراب، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في قانون النشاطات البحرية الساحلية، جامعة مولود معمري، تيزي وزوو، الجزائر، 2016، ص134.

³ - المرجع نفسه، ص128.



الفصل الثاني:

أحكام دعاوى التعويض الناشئة
عن الرحلات البحرية

تعتبر دعوى التعويض إحدى الوسائل القانونية التي تضمن للمتضرر حماية حقوقه واسترجاع ما لحقه من أضرار، وهي دعوى تستند إلى مبدأ المسؤولية سواء كانت تقصيرية أو عقدية، بحيث يلتزم كل من يرتكب فعلا يسبب ضررا للغير بتعويضه وفي حال كان الأمر يتعلق بإخلال أحد أطراف العقد بالتزامه فإنّ القواعد الخاصة بالمسؤولية العقدية تطبق، بحيث تخضع دعوى التعويض وفقا للقواعد المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية والإدارية من حيث الاختصاص والإجراءات، مع مراعاة أجل التقادم التي تختلف باختلاف نوع المسؤولية، ومع ذلك قد تتميز هذه القواعد العامة ببعض الخصوصية في مجالات معينة خاصة في المجال البحري، بحيث تخضع دعوى التعويض في هذا المجال لأحكام خاصة وردت في القانون البحري وغالبا ما تقوم المسؤولية عن الأضرار البحرية على أساس عقد النقل البحري سواء كان الأمر يتعلق بنقل المسافرين أو البضائع.

وعليه سنقوم في هذا الفصل بدراسة أحكام دعاوى التعويض الناشئة عن الرحلات البحرية وذلك في مبحثين، حيث نتناول في المبحث الأول شروط رفع الدعوى ونتناول في المبحث الثاني آثار دعاوى التعويض وتقادمها.

المبحث الأول: شروط رفع الدعوى.

إنّ الاهتمام بالنقل البحري للمسافرين والبضائع وتنظيمه وفق قواعد خاصة أدى إلى نشوء منازعات تخضع لأحكام خاصة سواء من حيث شروط رفعها واختصاص النّظر فيها ويتعيّن على الناقل البحري تحقيق نتيجة معيّنة، وإذا لم تتحقق هذه النتيجة فإنّ مسؤولية الناقل تكون قائمة ممّا يتيح للمتضرّر المطالبة بحقوقه، في حال وجود خطأ من جانب الناقل وثبوت الضرر ووجود علاقة سببية بينهما يحق للطرف المتضرّر اللّجوء إلى القضاء لرفع الضّرر وتعويضه وذلك من خلال تقديم دعوى قضائية طبقاً للقواعد الاجرائية وهذا ما سنتطرق لدراسته سوف نقسم هذا المبحث إلى مطلبين الشروط الموضوعية المطلب الأول والشروط الإجرائية المطلب الثاني.

المطلب الأول: الشروط الموضوعية.

لقد فرض المشرّع الجزائري شروطاً شكلية لقبول الدعوى القضائية، بالإضافة إلى شروط موضوعية تتعلق بموضوع النزاع أو شروط شكلية مضبوطة بموجب نصوص سابقة.

الفرع الأول: الصفة والمصلحة

لم يتضمّن القانون البحري الجزائري أحكاماً خاصة تفصل في شروط رفع دعوى المسؤولية بشكل خاصّ، وذلك يستوجب الرجوع إلى القواعد العامة الواردة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، حيث تنصّ المادة 13 من ق إ م إ ج، على أنّه "لا يجوز لأيّ شخص التقاضي مالم تكن له صفة وله مصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون".

كما أنّ ممارسة الدعوى تقتضي بتوافر الصّفة الكلّ من المدّعي و المدّعى عليه، وذلك تماشياً مع المقولة المشهورة "لا دعوى بدون مصلحة" حيث يمكن أن تكون هذه المصلحة قائمة أو محتملة وقد تكون المصلحة فردية أو جماعية¹.

بالإستناد لنصّ المادة السالفة الذّكر يجب توفر شرطين أساسيين وهما المصلحة والصفة.

¹ - سيد أحمد بن ددوش، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 07، ص 313.

أولاً: المصلحة.

تعرف المصلحة في الدعوى أنها المنفعة أو الفائدة أو الميزة التي يحصل عليها الشخص جراء الحكم له بما يطلبه، ويقال المصلحة هي مناط الدعوى¹، فالمصلحة هي الشرط الأساسي الذي يجب أن يتوفر في الشخص الذي يود رفع الدعوى، ويقصد بالمصلحة من جهة أخرى على أنها المنفعة التي يحققها صاحب المطالبة القضائية وقت اللجوء إلى القضاء، هذه المنفعة تمثل الدافع الأساسي لرفع الدعوى، والهدف الأساسي من وراء تحريكها فلا يمكن أن تكون هناك دعوى بدون مصلحة تنزيها للقضاء²، ولكي تقوم هذه المصلحة يجب توافر شروط معينة وسنوضح ذلك فيما يلي:

أ_ أن تكون مصلحة قائمة أو محتملة:

1_ المصلحة القائمة: تعني المصلحة القائمة أن يأخذ القاضي بالمصلحة الموجودة عند رفع الدعوى، وإذا انتهت هذه المصلحة في يوم رفع الدعوى فإن الدعوى تعتبر غير مقبولة³.

2_ المصلحة المحتملة: فهي التي تستند إلى ضرر أو اعتداء محتمل الوقوع، فالقضاء في بعض الحالات لم يشترط حدوث ضرر، و إنما اكتفى باحتمال وقوعه إذا كان هناك دليل يثبت وقوع ضرر⁴.

ب_ أن تكون المصلحة قانونية:

ويعني هذا الشرط أن المصلحة التي هي موضوع الدعوى هي للتمسك بحق أو موقف قانوني⁵، وقد ورد في المادة 13 ق إ م إ ج، على أن تكون المصلحة مشروعة أي محمية

¹ - عمر زودة، الإجراءات الإدارية في ضوء آراء الفقهاء وأحكام القضاء، ط 2، أسيكلوبيدا للنشر، الجزائر، 2015، ص 62.

² - عبد الرحمان بريارة، قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجزء الأول، طبيعة الخاصة بين الأفكار، 2022، ص 34.

³ - عبد العزيز مقفولجي، شروط قبول الدعوى، مجلة البحوث والدراسات لقانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم سياسية، البلديّة 2، العدد السادس، ص 118. متاح على الموقع الإلكتروني WWW.ASJP:CERIST.DZ ، تاريخ

الاطلاع 19 أفريل 2025، الساعة 02:00

⁴ - عبد الرحمان بريارة، نفس المرجع السابق ذكره، ص 34.

⁵ - عبد العزيز مقفولجي، نفس المرجع السابق ذكره، ص 119

قانونيًا، لا تخالف النظام العام للأداب العامة.

ثانياً: الصفة.

الصفة هي الحق في المطالبة أمام القضاء، وتقوم الصفة على المصلحة المباشرة والشخصية في التقاضي كما قد يحدث أن يتدخل طرفاً آخر أثناء سير الخصومة لم يرد ذكره في عريضة افتتاح الدعوى، سواء بإرادته لأجل تحقيق المصلحة لفائدة المتدخل أو بطلب من أحد وكلائه طرفي خصومة¹.

أ_ أنواع الصفة.

1_ الصفة لدى المدعي:

يجب التمييز بين الصفة في الدعوى و الصفة في التقاضي، فقد يواجه صاحب الصفة في الدعوى صعوبة في مباشرتها شخصياً لأسباب غير مشروعة، وفي هذه الحالة يتيح له القانون شخص آخر لتمثيله من الناحية الإجرائية مثل حضور المحامي نيابة عنه فيقع على القاضي التأكد من صحة هذا التمثيل، ثم يبحث لاحقاً عن مدى توافر الصفة لدى صاحب الحق².

2_ الصفة لدى المدعى عليه:

يشترط توافر عنصر الصفة في المدعي وإلا رفضت دعواه فلا بدّ من توافرها أيضاً لدى المدعى عليه إذا يشترط أن ترفع ضدّ من يكون معنياً بالخصومة³.

الفرع الثاني: أطراف دعوى المسؤولية.

بشكل عام يتكوّن طرفاً دعوى الخصومة البحريّة من المدعي والمدعى عليه، بالنسبة لعقد النقل البحري للمسافرين، فطرفاً العقد هما الناقل والمسافر أمّا بالنسبة لعقد النقل البحري للبضائع فطرفي العقد فيه هما الناقل والشاحن حيث يحقّ لكلّ منهما الرجوع على الآخر في

¹ - عبد الرحمان بريارة، نفس المرجع السابق ذكره، ص30.

² - المرجع نفسه ، ص31.

³ - محمد أمين مودع، شروط قبول الدعوى على ضوء تعديل قانون إجراءات المدنية الجزائر، مجلة صوت القانون، مخبر القانون والعقار، جامعة علي لونيبي البليدة، العدد02، 2018، ص142، متاح على الموقع الإلكتروني ، تاريخ

حال عدم تنفيذ الالتزامات العقدية، ومع ذلك تتميز الدّعى البحرية عن غيرها من الدعاوى القضائية كونها قد يتدخل في عملية النقل الواحد أكثر من ناقل و مسافر وشاحن، ومن أجل البحث والتفصل في هذه الحالات يقتضي التّطرق إلى أطراف الدّعى لمسؤولية عقد النقل البحري للمسافرين و أطراف الدّعى لمسؤولية عقد النقل البحري للبضائع.

أولاً: أطراف دعوى مسؤولية عقد النقل البحري للمسافرين.

عندما يتعرض المسافر لأضرار أثناء تنفيذ عملية النقل بسبب خطأ الناقل الذي أخلّ بالتزامه بضمان السلامة، يحق للمتضرر المطالبة بالتعويض، كما يحق له اتخاذ إجراءات قانونية لحماية هذا الحق واسترداده، وذلك من خلال رفع دعوى قضائية تتطلب هذه الدّعى وجود طرفين وهما عادة طرف العقد حيث يكون المدعي هو المسافر والمدعى عليه هو الناقل البحري.

أ_ المدعي:

المدّعى هو صاحب الحقّ أو المركز القانوني المراد حمايته، ولما كان عقد النقل البحري لأشخاص يتم بين المسافر والناقل البحري، فالمدّعي بناء على ذلك هو الرّكاب أو المسافر المضرور، ولكن هناك حالات يكون فيها المدّعي غير الراكب، كما لو أقيمت تلك الدّعى من قبل ورثة المضرور عند وفاته، أو من طرف آخرين كان يعيلهم المضرور من غير ورثته¹.

1_ المسافر:

في الماضي كان القضاء يعتمد على مبدأ المسؤولية التقصيرية فيما يتعلّق بالحوادث التي يتعرض لها الركاب أثناء النقل، أمّا اليوم فقد استقرّ القضاء على أن مسؤولية الناقل تعتبر مسؤولية تعاقدية، حيث ينشأ عقد النقل التزاماً على الناقل بضمان سلامة الرّكاب².

ويحقّ للمسافر باعتباره الطرف المتعاقد مع الناقل المطالبة بالتعويض في جميع الحالات التي يتعرض فيها لضرر بدني مثل الجروح، أو حال حدوث تأخير أو فقدان أو تلف الأمتعة

¹- عادل علي المقدادي، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص دراسة مقارنة، د ط، مكتبة دار الثقافة للنشر

و التوزيع، الأردن، 1997، ص234

²- محمد نصر محمد، نفس المرجع السابق ذكره، ص285.

يمكنه رفع دعوى المسؤولية التعاقدية ضد الناقل للمطالبة بالتعويض عن الأضرار المادية أو المعنوية التي لحقت به وذلك لأنّ العقد قد أبرم بينه وبين الناقل كما يمكن لشخص آخر، مثل الوصي أو القيم أو الوكيل أن يتقدم بالدعوى نيابة عن المتضرر¹.

2_ ورثة المسافر:

عندما يتوفى المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل، يحقّ للورثة المطالبة بما كان للمسافر من حقوق في ذمة الناقل، كما أنّ هذه الحقوق تورث عن المسافر بالإضافة إلى ذلك يمكن لهؤلاء الورثة المطالبة بالتعويض الذي كان يحقّ لمورثهم، وذلك في حال وقوع الحادث بعد فترة من الزمن أمّا إذا كانت الوفاة فوريّة، فلا يحقّ للورثة تقديم دعوى المسؤولية العقدية التي كان يمكن لمورثهم أن يباشروا لو بقي على قيد الحياة بعد إصابته، وذلك لأنّ الورثة يتلقون الحقوق القائمة فعليا عن مورثهم، وفي حالة وفاة المسافر فور إصابته لم يكن قد نشأ حقّ التعويض حتّى يمكن أن يؤول إلى الورثة، ولهذا لا يحقّ لهم مباشرة الدّعى في النطاق العقدي².

فيكون للورثة المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي تلحق بهم شخصيا نتيجة وفاة مورثهم وتكون الدعوى مبنية على مسؤولية الناقل البحري التقصيرية لأنّ الغرض هو انتفاء العقد بين الناقل البحري و الورثة³.

ب_ المدعى عليه:

الناقل البحري هو المدعى عليه، والمدين المسؤول في دعوى المسؤولية الناشئة عن الإخلال بالالتزام بضمان سلامة المسافر فهو من أخلّ بهذا الالتزام فالمدعى عليه في دعوى المسؤولية هو الناقل الذي تعاقد على نقل الراكب وتعهّد بإنجاز عملية النقل بوسائله الخاصة⁴، وعلى كل حال قد يكون المدعى عليه الناقل المتعاقد "الأصيل" أو الناقل الفعلي "المنفّذ"، وقد يرجع المضرور على أحد تابعي الناقل البحري بالمسؤولية كما يمكنه الرجوع على مجهّز السفينة باعتباره ناقلا بحريا.

¹ - بلغازي نور الدين، نفس المرجع السابق ذكره، ص 261.

² - عادل علي المقدادي، نفس المرجع السابق ذكره، ص 236.

³ - هاني دويدار، نفس المرجع السابق ذكره، ص 152.

⁴ - المرجع نفسه، ص 282.

1_ الناقل المتعاقد:

هو طرف أساسي في عقد النقل البحري وعادة ما يكون الناقل الأول أو من يتولى إصدار وتذكرة النقل ويتولى عملية النقل كاملة من نقطة المغادرة إلى نقطة الوصول¹.

2_ الناقل الفعلي:

هو الذي يقوم بكل أو بجزء من عملية النقل البحري بمقتضى ترخيص من الناقل المتعاقد وعلى هذا يمكن تمييز المدعي عليه في النقل الذي يقوم به الناقل الفعلي من خلال حالتين هما:

2_1 إذا قام الناقل الفعلي بكامل عملية النقل، جاز للمدعي إقامة الدعوى على الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي أو كليهما.

2_2 إذا قام الناقل الفعلي بجزء من عملية النقل هنا يجوز للمدعي إقامة الدعوى على كل من الناقل المتعاقد والفعلي، ولكن يتحمل الناقل المتعاقد المسؤولية عن كامل الرحلة، والناقل الفعلي عن الجزء الذي قام به².

ثانياً: أطراف دعوى مسؤولية عقد النقل البحري للبضائع.

يتكوّن عقد النقل البحري للبضائع من طرفين أساسيين هما الناقل البحري والشاحن، ومع ذلك فإنّ العقد لا يقتصر على هذه العلاقة القانونية البسيطة، حيث غالباً ما يتدخل طرف ثالثا وهو المرسل إليه، ويثير هذا الأمر تساؤلات حول إمكانية تحميل الناقل البحري المسؤولية التعاقدية من قبل كل من الشاحن و المرسل إليه، ومن جهة أخرى قد يكون الشخص المتضرر غير مرتبط بعقد النقل ومع ذلك يمكن أن يتحمل الناقل البحري المسؤولية، ويحدث ذلك إما من خلال الحلول محلّ صاحب الحق في المطالبة ضدّ الناقل، أو من خلال تقديم تعويض عن الأضرار التي تلحق به شخصياً والإشكال وقع حول من يحقّ له رفع الدعوى ومن يُرفع ضده والإجابة تقتضي بتحديد من هو المدعي ومن هو المدعى عليه في الدعوى المرفوعة.

¹ - محمود محمد عبابنة، نفس المرجع السابق ذكره، ص388.

² - المرجع نفسه، ص390.

أ_ المدعي:

المدعي هو الشخص الطبيعي أو الاعتباري الذي يقوم برفع الدعوى للحصول على التعويض ويجب عليه أن يثبت صفته ومصالحته في الدعوى، ومن الممكن أن يكون الشاحن كطرف أصيل في العقد أو المرسل إليه الذي يحمل هذا الحق ويمكن له أن يكون مدعيًا ضد الناقل بالاعتماد على سند الشحن أو المؤمن له¹.

1_ الشاحن:

يعتبر الشاحن أحد أهم أطراف عقد النقل البحري حيث أنه الطرف المتعاقد مباشرة مع الناقل البحري فهو الشخص الذي يقوم بتسليم البضاعة للناقل مقابل استلام سند الشحن كما ورد في المادة 784 من القانون البحري الجزائري²، ولا شك أن رجوع الشاحن على الناقل يكون على أساس المسؤولية العقدية بغض النظر عن كونه مالكا أولا للبضاعة فينتظر التعويض عن الضرر الذي يلحق الشاحن من جراء إخلال الناقل بالتزامه التعاقدية بنقل البضائع كاملة وسليمة وفي الميعاد المتفق عليه³.

ويحق للشاحن الرجوع بالمسؤولية على الناقل في كل الأحوال سواء كان هو المستلم للبضاعة في ميناء التفريغ أو شخص آخر ولا يهم إذا كان المستلم معنيا أو قابلا للتعيين، وذلك وفقا لطبيعة وثيقة الشحن وإمكانية تداولها⁴.

2_ المرسل إليه:

قد لا تسلّم البضائع إلى الشاحن نفسه، إنما إلى شخص آخر وهو المرسل إليه يعتبر الطرف المستفيد من عقد النقل البحري للبضائع، رغم أنه ليس طرفا في إبرام العقد⁵، فإنه يشارك في ذلك العقد بموجب سند الشحن الذي يعتبر سندا لحيازة البضائع و استلامها، تكون وثيقة الشحن

¹ - خلفي أمين، نفس المرجع السابق ذكره، ص 73.

² - سيد أحمد بن ددوش، نفس المرجع السابق ذكره، ص 313.

³ - بسعيد مراد، نفس المرجع السابق ذكره، ص 307.

⁴ - شتوان حياة، نفس المرجع السابق ذكره، ص 211.

⁵ - المرجع نفسه، ص 211.

إسمية لأمر أو لحاملها¹.

فبموجب هذا السند تكون مصلحته قائمة في أيّ دعوى ترفع ضدّ المتسبب في الخسائر أو الأضرار التي لحقت بالبضاعة سواء كان الناقل البحري أو أيّ طرف آخر، إذا قام المرسل إليه برفع دعوى ضدّ الناقل فلا يحقّ للشاحن رفع دعوى مماثلة بشأن نفس المطالبات، وبالتالي فإنّ دعوى المرسل إليه ضدّ الناقل البحري تتبع في الواقع من مشاركة في عقد النقل كما أنّ حق المطالبة بالبضاعة وحق الإيداع بالمسؤولية ضد الناقل البحري يتضمنها سند الشحن نفسه الشخص الحائز على هذا السند هو الوحيد الذي يمتلك الصلاحية لاستلام البضاعة وله الحق في رفع الدّعوى المتعلّقة بها، بالإضافة إلى ذلك قد يتمّ نقل البضائع دون إصدار سند الشحن².

كما نصّت عليه المادة 782 من ق ب ج، على أنّه "يتعيّن على الناقل أو من يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه المرسل إليه القانوني أو من يمثله والذي يطالب باستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن ولو كانت وحيدة وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة نقل صحيحة".

3_ المؤمن:

يقصد بالمؤمن المتعاقد هو الشخص الذي يتعهد بتعويض المؤمن له عن الأضرار التي تلحق بالشّيء المؤمن عليه نتيجة وقوع خطر المؤمن منه³، وعلى رغم من عدم وجود علاقة مباشرة بين المؤمن وعقد النقل البحري إلا أنّ بإمكانه الرجوع على الناقل البحري الذي يتسبب في خسائر وأضرار للبضاعة، وذلك استناداً إلى عقد التأمين المبرم بين المؤمن والمرسل إليه الذي يعتبر مؤمناً له وصاحب الحق في البضاعة فيحال حصول المؤمن له وهو المرسل إليه على مبالغ التّعويض من شركة التأمين في هذه الحالة يفقد حقه في المطالبة بالتعويض من الناقل البحري، حيث تحل شركة التأمين محله يتم ذلك بموجب عقد الحلول الذي يتيح لشركة التأمين أن تتولى مكان المؤمن له في المطالبة بالتعويضات الناجمة عن الخسائر و الأضرار التي لحقت بالبضائع من خلال مقاضاة الناقل البحري، وذلك ضمن حدود دفعته لشخص

¹ - عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، د ط، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص 49.

² - الواحد رشيد، نفس المرجع السابق ذكره، ص ص 132، 133.

³ - شتوان حياة، نفس المرجع السابق ذكره، ص 214 .

المؤمن له¹.

كما يلزم احترام أجل 3 أشهر من أجل رفع الدعوى ضد الناقل البحري للبضائع من قبل شركة التأمين ابتداء من تاريخ تسديد المبلغ المستحق للمرسل إليه طبقاً لنص المادة 744 من ق ب ج، والتي تنص على أنه "يمكن رفع دعاوى الرجوع حتى بعد انقضاء المدّة المذكورة في المادة السابقة على أن لا يتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدّد فيه رفع دعوى رجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلم هو نفسه لتبليغ الدعوى.

ب_ المدعى عليه:

وهو الشخص الطبيعي أو الاعتباري المعني بالدعوى المقدمة من المدعي وهو الخصم المضاد في الدعوى، وهو الذي يكون عليه مواجهته وتقييد ادّعاءات المدعي ولا تعتبر صفته كمدعى عليه قائمة بمجرد تقديم المطالبة القضائية، بل تتحقّق هذه الصّفة عند بدء الخصومة في الجلسة المحدّدة بعد إخطاره وإبلاغه بالعريضة الافتتاحية²، ترفع الدعوى الهادفة إلى تعويض الأضرار التي لحقت بالبضائع المنقولة بحراً ضد الناقل البحري الذي يعرف بالناقل المتعاقد ويمكن أن ترفع دعوى المضرور كذلك على من تولّى بالفعل إنجاز النقل البحري أو جزءاً منه وهو ما يعرف بالناقل الفعلي ويمكن للمضرور أن يطالب بالمسؤولية من أحد تابع الناقل البحري، كما يمكنه أيضاً الرجوع على مجهز السفينة باعتباره الناقل البحري.

1_ الناقل المتعاقد:

هو الشخص الذي ارتبط مع الشاحن بعقد النقل³، وقد فصلّ المشرع ذلك في نصّ المادة 764 من ق ب ج، التي جاء فيها "إذا وضعت وثيقة شحن مباشرة لا يمكن للناقلين المتعددين اصدار وثائق الشحن منفصلة لمسافات النقل المتممة من طرفهم إلا إذا تضمنت هذه الوثائق عبارة واضحة تشير إلى أن البضائع يتم نقلها بوثيقة شحن مباشرة، ولا يحتج بالاشتراطات والتحفظات المدرجة في وثائق الشحن المنفصلة إلا بين الناقلين المتعاقبين".

¹- بوزونية محمد ياسين، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، العدد الثامن ص216.

²- بن ددوش سيد أحمد، نفس المرجع السابق ذكره، ص315.

³- شتوان حياة، نفس المرجع السابق ذكره، ص219.

تجدر الإشارة أنّ للمدعي الحقّ في المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة من خلال رجوع الناقل الذي تعاقد معه، بغض النظر عما إذا كان هو من قام بعملية النقل أو ناقل آخر سواء كان ذلك في كامل المسافة أو جزء منها، أمّا بالنسبة لمسؤوليته عن الهلاك أو التّلف الذي قد يحدث أثناء عمليات النقل الأخرى، فإنّ أساس هذه المسؤولية قائم على اعتباره وكيلا بالعمولة للنقل، وهذا عندما يقوم بتسليم البضائع إلى ناقل آخر ما وقف ما سار عليه القضاء في كل من مصر وفرنسا¹، ولا يحتج بالاشتراطات والتحقّطات المدرجة في وثائق الشّحن المنفصلة إلا بين الناقلين المتعاقدين².

2_ الناقل الفعلي:

الناقل الفعلي هو الناقل الذي اتّفق مع الناقل المتعاقد من أجل تنفيذ عملية النقل كلّها أو جزء منها³، إذا قام بتنفيذ عملية النقل بشكل كامل فإنّه يتحمّل المسؤولية الكاملة تجاه تعويض الشّاحن أو المرسل إليه عن أيّ ضرر أو تلف لحقّ بالبضاعة أمّا إذا نفذ جزءا من العملية فقط فإنّه يكون مسؤولا فقط عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة خلال تلك المرحلة، ولا يمكن مساءلته عن الأضرار التي حدثت في مراحل سابقة كما أوضحت ذلك المادة 765 ق ب ج ويحقّ للشّاحن أن يطالب بالتعويض من الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي، أو من كليهما في الوقت نفسه وذلك لأنّهما متضامنان مع بعضهما ومع الناقلين الآخرين في نفس العملية⁴.

3_ مجهز السفينة:

يكون مجهز السفينة طرفا في دعوى مسؤوليّة الناقل بصفته المدعى عليه عندما يصعب التعرف على الناقل من خلال سند الشّحن فالأصل أنّ الناقل هو محلّ المتابعة، ولكن أجازت المادة 754 ق ب ج، أنّ مجهز السفينة هو الناقل عندما لا يذكر سند الشّحن هوية الناقل حيث نصت المادة على أنّه "إذا لم يذكر اسم الناقل في وثيقة الشّحن عند مجهز السفينة التي تحمل البضاعة على متنها هو الناقل، وكذلك الحال عندما يذكر اسم الناقل في وثيقة الشّحن

¹ - محمد عبد الفتاح ترك، نفس المرجع السابق ذكره، ص 206.

² - شتوان حياة، نفس المرجع السابق ذكره، ص 219.

³ - محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف الإسكندرية، 1995، ص 78.

⁴ - بن ددوش سيد أحمد، نفس المرجع السابق ذكره، ص 316.

بشكل غير دقيق أو غير صحيح"، وهذا ما أقرته المحكمة العليا من بوضوح في وثيقة الشحن فإن مَجْهَر السفينة يعد هو الناقل ويكون مسؤولاً عن النقل، ومن ثم فإنّ القضاء بخلاف ذلك يعد خرقاً للقانون¹.

فالمشّرع الجزائري قرّر حماية خاصّة للشّاحن، حيث يعفي من عبء البحث عن الناقل ويمكنه اللّجوء مباشرة إلى مَجْهَر السفينة لمقاضاته من أجل تعويض الأضرار التي لحقت بالبضاعة، أخيراً نشير إلى أنّ صفة قد تختلف بناء على نوع إيجار السفينة، حيث يمكن أن يكون الإيجار بالرحلة أو بالمدة، أو حتّى بناء على هيكل السفينة في هذه الحالة يتعين أن توجّه الدّعى ضدّ من يكون الناقل المسؤول عن الأضرار التي لحقت بالبضائع حيث يمتلك هذه الصّفة².

المطلب الثاني: الشروط الإجرائية.

تتضمّن الشروط العامة لقبول الدّعى المشار إليها وحسب ما نصت عليه المادة 13 من ق إ م إ، ضرورة توافر الصّفة والمصلحة، وبعد تحقّق هذين الركنين من طرفي الدّعى، المدّعي والمدّعى عليه يجب أن يتضمّن الموضوع محلاً وسبباً ومع ذلك لا يمكن قبول الدّعى إلا إذا توافرت شروط خاصّة أخرى تتعلّق بالإجراءات والتي تتمثل في الإخطار والاختصاص القضائي.

الفرع الأول: الإخطار

يتعلّق الإخطار بدعاوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري، فهو إجراء سابق للدّعى البحرية ويعرف بالاحتجاج أو التبليغ أو التّحفظات³، وقبل أن يقدّم المتضرّر من عملية النقل البحري رفع دعوى التعويض ضد الناقل أو مُمثليه، يجب عليه القيام بإجراء جوهري المتمثل في إخطار الناقل بالضرر الذي لحق به قبل تقديم الدّعى لتجنب اللجوء إلى المحاكم.

¹ - شوان حياة، نفس المرجع السابق ذكره، ص 221.

² - بن ددوش سيد أحمد، نفس المرجع السابق ذكره، ص 307.

³ - لطيف جبر كومانبي، نفس المرجع السابق ذكره، ص 185.

أولاً: الاخطار في عقد النقل البحري للمسافرين في القانون الجزائري.

فعلى المسافر إذا ما حدثت له إصابة جسيمة الإبلاغ كتابياً للناقل بكل ما أصابه في مدة خمسة عشر يوماً من تاريخ نزوله من الوسيلة، وإذا لم يبلغ المسافر فإنّه يعتبر نزل سليماً معافى¹، حيث نصّ المشرع الجزائري على ذلك من خلال المادة 851 ق ب ج ، بالقول "على أنّه يجب على المسافر أن يوجّه تبليغاً كتابياً للناقل أو من يمثله".

_ في حالة الاصابات الجسمانية، خلال خمسة عشر يوماً من نزوله من السفينة.

_ في حالة الأضرار الظاهرة بالأمّعة.

_ فيما يخصّ أمّعة الحجرة قبل أو عند إنزالها.

_ فيما يخصّ كلّ متاع آخر قبل أو حين التسليم.

_ في حالة فقدان أو الضّرر الخفي للأمّعة.

خلال خمسة عشر يوماً من الإنزال أو التسليم أو التاريخ الذي كان يجب أن يقع فيه.

يتّضح من نصّ المادة أنّ المشرع الجزائري يلزم المسافر الذي تعرض أثناء الرحلة البحرية بالأضرار جسمانية أو الأضرار التي تصيب الأمّعة بإخطار الناقل في مدة معينة و اشتراط بأن يكون الإخطار مكتوباً وليس شفهي لكن لم يحدد شكل معيناً له.

شرط أن يكون واضحاً فقط ومفهوماً ويمكن أن يتمّ بإبذار على يد محضر قضائي².

أ_ الإخطار في حالة الأضرار الجسمانية:

إنّ المشرّع الجزائري ألزم المسافر و جوب إخطار الناقل أو من يمثله بالأضرار الجسمانية التي لحقتّه خلال تنفيذ عقد النقل في مدة لا تتجاوز خمسة عشر يوماً تبدأ من تاريخ نزول المسافر من السفينة وهذا ما ورد في نصّ المادة 851 ق ب ج، و في حالة عدم التنفيذ بأحكام المادة السابّقة فإنّه يفترض حتماً أنّه غادر السفينة دون ضرر مالم يتبيّن العكس وهذا ما جاء

¹ - إيمان فتحي حسن الجميل، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، نفس المرجع السابق ذكره، ص 299.

² - عيشور عبد السلام، نفس المرجع السابق ذكره، ص 215.

في المادة 852 ق ب ج¹.

ب_ الإخطار في حالة تضرر الأمتعة:

ورد في الفقرتين 2 و3 من المادة 851 من ق ب ج، على فرض الإخطار الكتابي للناقل على المسافر الذي تضررت أمتعة أثناء تنفيذ عملية النقل و ترتب على عدم الإخطار قيام قرينة على استلام أمتعته بحالة جيدة إلى أن يتبين العكس وهذا ما نصت عليه المادة 852 ق ب ج².

حيث أنّ مدّة الإخطار بالأمتعة يختلف بين نوعين أضرار ظاهرة وأضرار غير ظاهرة وتختلف أيضا أمتعة الحجرة وغيرها من الأمتعة.

في حالة إصابة أمتعة الحجرة لأضرار تكون ظاهرة مرئية وجب على المسافر إخطار الناقل قبل أو بعد نزولها، تكون أمتعة حجرة و تكون تحت تصرف المسافر لأنّ الأضرار التي تصيب هذا النوع من الأمتعة تكون في نفس الوقت الذي أخبره فهي لا تحتاج إلى مدّة زمنية حتى تقوم بالإخطار.

أمّا الأمتعة التي تكون تحت مسؤولية الناقل وفي حراسته هنا يجب على الناقل الإخطار عن الأضرار التي تلحقها قبل أو حين تسليمها.

في حالة فقدان الأمتعة أو تعرضها لضرر خفي يجب على الناقل في مدّة خمسة عشر يوما وتبدأ هذه المدّة من يوم الإنزال أو التسليم إذا تضررت الأمتعة أو فقدت من اليوم الذي كان يجب أن يتم التسليم³، وقد نصت الفقرة 2 من المادة 852 من ق ب ج، "ولا تكون التبليغات الكتابية إلزامية إذا كانت حالة الأمتعة مثبتة حضوريا عند استلامها".

ثانيا: الإخطار في عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري.

نصّ المشرع الجزائري على الإخطار في القانون البحري في نصّ المادة 790 حيث جاء فيها

¹ - أنظر المادتين 851، 852 من الأمر 76-80، المتضمن ق ب ج، السابق ذكره .

² - أنظر المادة 852 من الأمر 76-80 المتضمن ق ب ج، السابق ذكره .

³ - عيشور عبد السلام، نفس المرجع السابق ذكره، ص218.

"إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة، يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا في ميناء التّحميل، قبل أو أثناء تسليم البضاعة وإذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسب ما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس".

وإذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة فيبلغ عنها ثلاثة أيام اعتبارا من استلام البضائع، ولا جدوى من التبليغ الكتابي إذا كانت حالة البضائع محقق فيها حضوريا عند استلامها كما أنه يكون الإخطار في شرطين أساسيان أن يكون الإخطار مكتوبا ويكون واضحا ومحددا وهذا ما ورد في نص المادة 790 فقرة 2 من ق ب ج¹.

أ_ أن يكون الإخطار مكتوبا:

اشتراط القانون البحري في الفقرة الأولى من المادة 790 وكلّ من معاهدة بروكسل واتفاقية هامبورغ أن يتمّ الإخطار في شكل كتابي وليس شفهي²، كما يستوي في ذلك إذا كانت الكتابة بخط اليد صاحب البضاعة أو بألة راقية أو على الكمبيوتر أو بواسطة أية وسيلة أخرى من وسائل الحديدية للكتابة³، و الكتابة لا تعتبر شرطا لقبول الدعوى و إنّما لإثبات وجود ضرر عند التسليم، كما أنّه لم يشترط في الكتابة شكلا خاصا بل ما يجب أن يوفر في الإخطار هو أن يكون مكتوبا في شكل واضح، سواء في وصل استلام البضاعة أو في ورقة مستقلة تتضمّن محتوى الإخطار، فيجوز أن يتمّ بإيصال بريدي موصى عليه ويمكن أن يتمّ الإخطار بموجب برقية télégramme⁴.

ب_ أن يكون الإخطار واضحا ومحددا:

الوضوح والتّحديد شرطان أساسيان في كتابة الإخطار المقدم من قبل المرسل إليه للناقل لضمان قبوله من قبل المحكمة التي تنظر في النزاع أو يشترط عند تحرير الإخطار أن يتضمّن ماهية الخسائر و الأضرار التي أصابت البضائع، فلا بدّ أن يكون الإخطار المقدم من قبل

¹ - أنظر المادة 790 من الأمر 76-80، المتضمن ق ب ج، السابق ذكره.

² - خليل بوعلام، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية، في القانون الجزائري و معاهدة بروكسل سنة 1924 و معاهدة هامبورغ سنة 1978، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية و الإنسانية، العدد صفر، السداسي الأول، 2008 ص65.

³ - خلفي أمين، نفس المرجع السابق ذكره، ص76.

⁴ - الواحد رشيد، نفس المرجع السابق ذكره، ص 151.

المرسل إليه للناقل دقيقاً لا يكتسحه الغموض وأن يكون محدداً وبعيداً عن العموميات التي تجعل منه مجرد سرد لبيانات لم توضح الغرض من تحريرها¹.

وحددت المادة 790 فقرة 1 من ق ب ج، الأطراف المعنية بالإخطار وهم المرسل إليه أو ممثله من جهة، و الناقل البحري أو ممثله من جهة أخرى وهنا تظهر جلياً الأطراف المعنية بالإخطار باعتباره إجراء قانونياً يقوم به كل من له مصلحة قانونية، ويحرر ضد الأشخاص الذين يعتبرون مسؤولين عن الخسائر اللاحقة بالبضاعة وعليه تقسم الأطراف المعنية بالإخطار إلى فئتين من يوجه الإخطار و إلى من يوجه له الإخطار².

1_ يوجه الإخطار:

يوجه الإخطار من قبل كل شخص له شأن و مصلحة في وصول البضاعة سالمة لكل المواصفات المدونة في سند الشحن، فيجوز توجيه الإخطار من قبل المؤسّل إليه المسمى في سند الشحن، فيجوز توجيه الإخطار من قبل المرسل إليه المسمى في سند الشحن أو مظهره الأخير أو حامل سند الشحن الأخير، إلى جانب جواز توجيهه من قبل ممثلي المرسل إليه مثل وكيل الحمولة (وكيل الشحنة) أو من له الحق في تمثيل المرسل إليه³.

2_ إلى من يوجه الإخطار:

يوجه الإخطار إلى الناقل أو وكيل الناقل، كما يوجه وإلى الرّبان سعيّاً لحماية الناقل من المتطلّبات المتأخّرة عن التعويض⁴، توجب على المرسل إليه أو من ينوب عنه أو أيّ شخص آخر له حقّ التقدم بإخطار العبد إثبات الضرر وبالنسبة للناقل أن يتوجه بإبلاغ لهذا الأخير على ألا يتجاوز الميعاد والأجال القانونية حيث ميّزت المادة 790 ق ب ج، بين حالتين من الخسائر والأضرار التي يمكن أن تصيب البضائع وهي الضّرر الظاهر و غير الظاهر.

¹- الواحد رشيد، نفس المرجع السابق ذكره، ص 151.

²- بوعلام خليل، نفس المرجع السابق ذكره، ص 66.

³- الواحد رشيد، نفس المرجع السابق ذكره، ص 154.

⁴- المرجع نفسه، ص 157.

2_1 ميعاد الإخطار في حالة الضرر الظاهر:

تتجسد هذه الحالة عندما يكون الهلاك أو التلف ظاهرا بحيث يمكن للشخص العادي اكتشافه و ملاحظته في الشكل الخارجي للبضاعة وقد وضح المشرع الجزائري هذا بموجب المادة 790 ق ب ح، باستعمال عبارة "قبل أو في وقت التسليم" ومن هنا نستنتج أن ميعاد التبليغ في القانون الجزائري يميز بين مرحلتين، مرحلة ما قبل تسليم البضاعة و مرحلة تسليمها التي بدورها تمر بمراحل قد يكون فيها التسليم على أجزاء يتخللها وقت طويل فيكون الإخطار في هذه الحالة عند نهاية تفريغ كل جزء منها حتى لا تتفاقم الأضرار¹.

أما بالنسبة للحالة الثانية عندما تتطلب عملية التفريغ أكثر من يوم، حسب كمية البضاعة وطبيعتها، حيث تبدأ عملية التسليم من تسلّم أول جزء من البضاعة وتنتهي بانتهاء آخر جزء منها ويكون ميعاد الإخطار عند تسليم آخر جزء منها².

لقد أصدرت المحكمة العليا قرارا يقضي بأن فترة تقديم التّحفظات تحسب من لحظة تسليمها يعني أنّ الاعتبار يكون من لحظة التسليم لعملية التفريغ، حيث تنص المادة 790 من ق ب ج، على ضرورة تقديم التّحفظات قبل أو عند تسليم البضاعة وليس عند تفريغها ومن المهم التمييز بين عملية تفريغ البضاعة كإجراء مادي وعملية التسليم من الناحية القانونية³.

كما رفضت المحكمة العليا التّحفظات المقدمة بشأن التفريغ حيث جاء في حكم صادر عن الغرفة التجارية والبحرية أنّه وفقا للقانون إذ تعرّضت البضائع المنقولة لخسائر أو أضرار بجب على المرسل إليه أو من يمثله إبلاغ الناقل كتابيا عن تلك الأضرار في ميناء التّحميل سواء

¹ - بوزوينة محمد ياسين، نفس المرجع السابق ذكره، ص 222.

² - المرجع نفسه، ص 223.

³ - قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) المؤرخ في 22 جويلية 1997 ملف القضية رقم 15352

العدد الخاص 1999، ص 230، متاح على الموقع الإلكتروني

[https://droit.mjustice.dz/sittes/default/files/pdf-](https://droit.mjustice.dz/sittes/default/files/pdf-magasin/1999) تاريخ الاطلاع 28 أفريل 2025، الساعة 02:30.

[magasin/1999](https://droit.mjustice.dz/sittes/default/files/pdf-magasin/1999)

قبل أو عند تسليم البضائع¹.

2_2 ميعاد الإخطار في حالة الأضرار غير الظاهرة:

على المرسل إليه أو ممثله القانوني إرسال الإخطار خلال ثلاثة أيام عمل، يبدأ من لحظة تسليم البضاعة، وهذا حسب ما جاء في الفقرة 2 من المادة 790 ق ب ج، وهذا أيده القضاء حيث جاء في قرار المحكمة العليا بتاريخ 14 مارس 1995، أنه إذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة يتم التبليغ عنها خلال ثلاثة أيام العمل اللاحقة تاريخ استلام البضائع².

ويشترط عند كتابة الإخطار أن يتعلّق بما حدث فعلا من خسائر أو أضرار للبضاعة أثناء عملية التسليم، وليس ما قد يحدث مستقبلا رغم التأكد من حصوله، وإذا كان الإخطار نقص في البضاعة على المرسل إليه أو مستلمها أيّا كان عند تبليغ الناقل أن يذكر مقدار أو كميته³.

ج- آثار الإخطار:

ينصّ القانون على أنه في حال عدم توجيه الإخطار، يعتبر أنّ البضاعة قد تمّ تسليمها للمرسل إليه وفقا لما هو مذكور في وثيقة الشحن، وهذا يعني أنّ الناقل يعتبر قد قام بتسليم البضاعة بما توافق مع الأوصاف الواردة في السند⁴.

لكن هذه قرينة بسيطة يمكن للمرسل إليه إثبات عكس ذلك بطرق، حيث أنّ هذه المسألة تتعلّق بواقعة مادية وعادة ما يتمّ ذلك من خلال الاستعانة بخبير ومن خلال محضر معاينة حضوريا أو بشهادة جمركية، إذن الإخطار وحدة لا يعدّ السبيل الوحيد لإنشاء الحجة عن وقوع ضرر أو خسائر للبضائع و بالتالي فإنّ الإخطار التي تحدث في الميعاد لا يؤدي إلى سقوط

¹- قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) المؤرخ في 14 مارس 1995 ملف القضية رقم 121148

مجلة القضائية، العدد الأول 1995 ص 186، متاح على الموقع الإلكتروني

<https://droit.mjustice.dz/sittes/default/files/pdf-magasin/1995> تاريخ الاطلاع 28 أفريل 2025 الساعة 00:15.

²- قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) المؤرخ في 14 مارس 1995، نفس المرجع السابق ذكره، ص 186.

³- الواحد رشيد، نفس المرجع السابق ذكره، ص 152.

⁴- شتوان حياة، نفس المرجع السابق ذكره، ص 80.

دعوى المسؤولية ضد الناقل أو عدم قبولها بمعنى آخر بطل الحق في رفع الدعوى ضد الناقل قائما ولا يسقط إلا بالتقادم¹.

الفرع الثاني: الاختصاص القضائي.

ترتبط قواعد الاختصاص النوعي بالنظام العام، يتيح للمحكمة إثارتها من تلقاء نفسها وفي أية مرحلة من مراحل الدعوى أما قواعد الاختصاص الإقليمي فهي لا تتعلق بالنظام العام لذا لا يجوز للمحكمة التي تنظر في الدعوى أن تثير مسألة الاختصاص المحلي، وعلى من يتمسك بالدفع بعدم الاختصاص المحلي كما أن يبدي هذا الدفع قبل أي مرافعة في الموضوع أو تقديم أي طلبات، تحت طائلة سقوط حقه في الدفع الشكلي بعدم الاختصاص الإقليمي نظم القانون البحري الجهات القضائية المختصة في النزاعات البحرية غير أن معاهدة بروكسل الخاصة لم تتضمن هذا الموضوع على عكس معاهدة هامبورغ التي نظمت هذا الموضوع، وعليه سوف نتناول الاختصاص النوعي والاختصاص المحلي.

أولاً: الاختصاص النوعي.

بناء على ما تضمنته أحكام ق ت ج، فإن عقد النقل يعد عملا تجاريا حسب الموضوع وفق نص المادة 02 من ق ت ج، كما يعتبر عملا تجاريا بحسب الشكل كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية أو الجوية طبقا للمادة 03 من ق ت ج².

الاختصاص النوعي يشير بشكل عام إلى سلطة جهة قضائية معينة للفصل في دعاوى محددة يتم تحديد هذا الاختصاص بناء على موضوع الدعوى وطبيعة النزاع ومن المبادئ الأساسية التي تحكم قواعد الاختصاص النوعي أنها تتعلق بالنظام العام، مما يعني أنه لا يمكن الاتفاق على مخالفتها كما يمكن للقاضي إثارة هذا الاختصاص من تلقاء نفسه في أي مرحلة من مراحل الدعوى³.

¹ - خليفي أمين، نفس المرجع السابق ذكره، ص ص 78، 79.

² - أنظر المادتين 2 و 3 من الأمر 75-59 المتضمن ق ت ج السابق ذكره.

³ - مباركية بسمة، بلعسري فاطمية، القضاء التجاري في الجزائر بين المأمول والقانون مجلة الفكر القانوني والسياسي

جامعة مصطفى اسطبولي معسكر جامعة جيلالي ليايس، سيدي بلعباس، الجزائر، 2023، ص 1181

يتم تحديد الاختصاص النوعي في منازعات النقل البحري بناء على عقد النقل والأطراف المتعاقدة فيه¹، وبالرجوع إلى القواعد العامة في المادة 536 مكرر من القانون 08-09 المتضمن ق إ م إ ج، المعدل والمتمم بموجب قانون 22-13 التي حددت حصر المنازعات التي تختص بها، وأصبحت المحكمة التجارية المتخصصة ذات الولاية والإختصاص المانع في المنازعات البحرية وبالتالي المحكمة المتخصصة للنظر في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع والمسافرين هي المحكمة التجارية المتخصصة.

وبالرجوع إلى القانون رقم 22-13 المعدل والمتمم²، نجد أن المحكمة التجارية تشكل من قاض وأربعة مساعدين لديهم خبرة في القضايا التجارية التابعة لاختصاص المحاكم التجارية المتخصصة، ويتم اختيار كل منهم وفقا للمرسوم التنفيذي 23-52.

وتبدأ إجراءات رفع الدعوى بمحاولة الصلح باعتباره إجراءً وجوبياً لتسوية النزاع ودياً، وقد اشترط هذا الإجراء المادة 536 مكرر 4 من قانون 13/22 ق إ م إ ج، على أنه "يسبق قيد الدعوى إجراء الصلح الذي يتم بطلب من أحد الخصوم و يقدم إلى رئيس المحكمة التجارية المتخصصة الذي يعين خلال مدة خمسة أيام، بموجب أمر عريضة أحد القضاة للقيام بإجراء الصلح في أجل لا يتجاوز ثلاثة أشهر ويبلغ طالب الصلح باقي أطراف النزاع بتاريخ جلسة الصلح".

حيث يمكن للقاضي المعين الاستعانة بأي شخص يراه مناسباً لمساعدته لإجراء الصلح الذي ينتهي بتحرير محضر موقع من طرف القاضي وأطراف النزاع وأمين الضبط ويخضع للقواعد المنصوص عليها بهذا القانون، إذا لم تنجح محاولة الصلح يتم رفع دعوى أمام المحكمة التجارية المتخصصة من خلال عريضة افتتاح دعوى، وذلك وفقاً للقواعد المنصوص عليها في هذا القانون مرفقة تحت طائلة عدم قبول الدعوى شكلاً بمحضر عدم الصلح، ويودع محضر الصلح بعد تحريره لدى أمانه الضبط حتى يتم وضع تاريخه و رقمه والختم، وهذه الإجراءات

¹- بن صغير شهرزاد، منازعات النقل البحري بين إشكالية تحديد صفة التقاضي وتنوع الجهات القضائية، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، الجزائر، العدد تاريخ السادس، ص 258، متاح على الموقع الإلكتروني www.asjp.cerist.dz الاطلاع 21 افريل 2025 الساعة 20:00

²- القانون رقم 22-13 المعدل والمتمم للقانون رقم 08-09 المؤرخ في 18 ذي الحجة الموافق 17 يوليو 2022.

الشكالية تكسيه صفة السند التنفيذي الذي لا يجوز الطعن فيه إلا بالتزوير أو بدعوى الإبطال لعيب من عيوب الإرادة¹.

وبعد ذلك يتم قيد رفع الدعوى يعد هذا إجراء قانونيا يتضمن تسجيل الدعوى في سجل المحكمة المختصة حيث أن المشرع الجزائري لم يقدم تعريفا صريحا لعريضة افتتاح الدعوى لكن الفقهاء اجتهدوا في إعطاء تعاريف منها أن عريضة افتتاح الدعوى هي وثيقة مكتوبة إلزاميا وفقا لنص القانون، يجب أن تكون موقعة مع وجوب توفير جملة من الشروط الشكلية الضابطة لها من المدعي أو وكيله أو محاميه ومزودة بتاريخ إيداعها لدى أمانة المحكمة المختصة وترفع الدعوى ضمن نطاق دائرة اختصاص المحكمة المعنية، وفي حدود المواعيد والآجال المقررة قانونا وفقا لما جاء في نص المادة 14 ق إ م إ ج².

كما نصت المادة 15 ق إ م إ ج³، على البيانات التي يجب أن تتضمنها العريضة الافتتاحية فنصت على ما يلي، يجب أن تتضمن عريضة افتتاح الدعوى تحت طائلة عدم قبولها شكل البيانات الآتية:

_ الجهة القضائية التي ترفع أمامها الدعوى.

_ اسم ولقب المدعي وموطنه.

_ اسم و لقب و موطن المدعى عليه، فإن لم يكن له موطن معلوم فأخر موطن له.

_ الإشارة إلى تسمية و طبيعة الشخص المعنوي، و مقره الاجتماعي و صفة ممثله القانوني أو الاتفاقي.

_ عرض موجز للواقع و الطلبات و الوسائل التي تؤسس عليها الدعوى.

_ الإشارة عند الاقتضاء إلى المستندات و الوثائق المؤيدة للدعوى.

¹ - زيري زهية، الطرق البديلة لحل النزاعات طبقا لقانون الإجراءات المدنية و الادارية الجزائري، مذكرة ماجستير قانون المنازعات الإدارية، جامعة مولود معمري، تيزي وزوو، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2015، ص36.

² - محمد أمين مودع، نفس المرجع السابق ذكره، ص 131.

³ - المادة 15 من الأمر 08-09 المؤرخ في 25 فيفري 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج ر، ع 21، المؤرخ في 23 أفريل 2008.

ويجب احترام أجل 20 يوما على الأقل من تاريخ تسلم التّكليف و التاريخ المحدّد لأول جلسة

وآخر إجراء هو التّكليف بالحضور هو ضمانات قانونية و الالتزام به يعزز من حقوق الأطراف ويمكنهم من الدّفاع عن مصالحهم.

التّكليف بالحضور هو إجراء قانوني يتم من خلاله إبلاغ المدّعي عليه بضرورة الحضور أمام المحكمة للرد على الدّعوى المرفوعة ضدّه، ويتم إعداد التّكليف بالحضور وفقا لشكليات محددة تمنح للشّخص المستدعي معرفة مضمون الدّعوى ممّا يمكنه من تحضير دفاعه بشكل مناسب¹، تنصّ المادة 18 من ق إ م إ ج، يجب أن يتضمن التّكليف بالحضور البيانات الآتية:

_ اسم ولقب المحضر القضائي و عنوانه المهني وختمه، و توقيعه وتاريخ التبليغ الرسمي وساعته.

_ اسم ولقب المدعي و موطنه.

_ اسم ولقب الشّخص المكلف بالحضور و موطنه.

_ تسمية وطبيعة الشّخص المعنوي و مقره الاجتماعي وصفة ممثله القانوني أو الاتفاقي.

_ تاريخ أول جلسة.

ثانيا: الاختصاص المحلي.

فيما يخص الاختصاص الإقليمي (المحلي) يقصد به النطاق الجغرافي للمحاكم التي تمارس فيها نشاطها القضائي، ولا يمكن تجاوزها هذا الاختصاص وإلاّ شكل ذلك تعدّد على اختصاص جهة قضائية أخرى²، وتشير المادّة 532 من ق إ م إ ج، قانون 09/08 إلى قواعد

¹ - سومية حمدان، تأثير مبدأ الوجاهية على انعقاد الخصومة المدنية، مجلة البحوث و الدراسات القانونية و السياسية المركز الجامعي عبد الله مرسل، تيبازة، الجزائر، العدد الثاني، 30 جوان 2021، ص 235، متاح على الموقع، www.asjp.cerist.dz تاريخ الاطلاع 21 أبريل 2025 على ساعة 23:00.

² - بن يكن عبد المجيد، رابحي لخضر، الاختصاص القضائي في لمنازعات الوقف وطرق إثباته، مجلة الحقوق والعلوم السياسية جامعة خنشلة، الجزائر، المجلد 08، العدد 01، 2021، ص 68، متاح على الموقع www.asjp.cerist.dz تاريخ الاطلاع 21 أبريل 2025 على الساعة 23:30.

الإختصاص القضائي الإقليمي الواردة في نفس القانون سواء كانت عامّة أو خاصّة¹، المواد من 37 إلى 41 ق إ م إ ج، وقد تشار في هذه الحالة إشكالية تنازع الاختصاص الإيجابي إذ يعقد الاختصاص لعدة جهات قضائية من نفس الدرجة.

من خلال المادّة 37 ق إ م إ ج، التي تنص على ضرورة الاحتكام إلى القواعد العامة لتحديد الجهة القضائية المختصّة وذلك عندما لا يكون هناك تخصيص للجهة المختصة في القوانين الأخرى التي تضمنت "يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي تقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه و إن لم يكن له موطن معروف فيعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له وفي حالة اختيار موطن، يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار ما لم ينص القانون على خلاف ذلك".

غير أنّ الخلاف هنا يتعلق بالمسائل التجاريّة، ويمارس الناقل نشاطه من خلال شركة فيتحدد الموطن وفقاً لنص الفقرة الرابعة من المادة 39 ق إ م إ ج، التي قضت بأن "في المواد التجارية غير الإفلاس و التسوية القضائية أمام الجهة القضائية التي وقع في دائرة اختصاصه الوعد أو تسليم البضاعة، أو أمام الجهة ضد الشركة أمام الجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها أحد فروعها".

وقد نصت الفقرة 01 من المادة 745 من ق ب ج، على أنّ الأطراف في عقد النّقل البحري قد يكونون من جنسيات ودول مختلفة، ممّا يجعل من الصعب على المدعي (الشّاحن) أو (المرسل إليه) أن يقاضي المدعى عليه (الناقل) في دولة أخرى مما يتسبب في تكاليف إضافية و أعباء ثقيلة، إذ يمكن للمسافر المتضرر من عملية النّقل البحري أن يرفع الدعوى أمام المحكمة التي يقع في دائرتها فرع من الفروع التابعة لشركة النقل البحري، على أن تكون الشركة التابعة هي التي أبرمت عملية عقد النقل البحري للمسافرين، وإذا أبرم العقد في مكان تواجد المركز الرئيسي للشركة تكون محكمة العاصمة هي صاحبة الاختصاص².

وبالرّجوع إلى أحكام المرسوم التنفيذي رقم 23-53 المؤرخ في 14 يونيو 2023 الذي جاء تطبيقاً لأحكام المادتين 6 و 7 المؤرخ في 5 ماي 2022 والمتعلق بالتقسيم القضائي، نجد أن

¹ - أنظر المادة 532 من الأمر 09_08 المتضمن ق إ م إ السابق ذكره.

² - عبد السلام عيشور، نفس المرجع السابق ذكره، ص 222.

المرسوم قد حدد 12 محكمة تجارية متخصصة على مستوى التراب الوطني يهدف هذا إلى تعزيز وتكريس القضاء التجاري المتخصص، وتغطي كل محكمة تجارية دوائر الاختصاص الإقليمي لمجموعة من المجالس القضائية¹.

وكما ورد في التعديل الجديد، وجدنا أنّ المحكمة المختصة هي محكمة سكيكدة فإن المحكمة التجارية المتخصصة هي محكمة قسنطينة.

المبحث الثاني: آثار دعاوى التعويض وتقادمها.

إنّ دعاوى عقد النقل البحري كغيرها من الدعاوى تنتج أثارا بعد رفعها وتخضع كذلك للتقادم لذا كان يجب التطرق لهذا، أما بالنسبة للتعويضات فهي كأثر لاحق بعد صدور الحكم الفاصل في الدعوى وهي السبب في رفعها، حيث يسعى الطرف المتضرر للحصول على التعويض عمّا أصابه من ضرر، حيث سنتناول في المطلب الأول التعويض عن الدعاوى الناشئة في عقد النقل البحري، وفي المطلب الثاني تقادم دعاوى التعويض عن المسؤولية.

المطلب الأول: الحد الأقصى للتعويض للدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري.

وفقا للقواعد العامة يفترض أن يغطي التعويض مقدار الضرر الذي لحق بالضرور، ومع ذلك يصعب تطبيق مبدأ التعويض الكامل في سياق النقل البحري نظرا للمخاطر الكبيرة التي تواجهها السفن خلال رحلاتها البحرية، وهذه المخاطر قد تؤدي إلى حوادث بحرية تتسبب في أضرار جسيمة سواء للأرواح أو الأموال الموجودة على متن السفينة².

يعتبر التحديد القانوني للمسؤولية صورة من صور الإعفاء وذلك لمراعاة الظروف التي يتلقاها الناقل أثناء عملية النقل البحري ولحرمانه من إدراج الشروط التي تعفيه من المسؤولية³، حيث يعفى من إثبات هذا الخطأ مما يوفر له حماية إضافية، في المقابل تم وضع

¹ - مرسوم التنفيذي 23-53 المؤرخ في 21 جمادى الثانية عام 1944 الموافق 14 جانفي 2023، ج. ر، عدد 02

المتعلق بتحديد الاختصاص الإقليمي للمحاكم التجارية المتخصصة.

² - محمد السيد الفقي، القانون البحري، د ط، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص ص 354، 355.

³ - هاني دويدار، نفس المرجع السابق ذكره، ص 279.

مبدأ المسؤولية المحدودة الذي يحدد التعويضات المستحقة عن الأضرار اللاحقة سواء كانت المسؤولية التقصيرية أو العقدية¹.

ويعتبر التعويض هو إعطاء مقابل للمضروب عما لحقه من خسارة وينشأ بذلك الحق فيه من يوم نشوء الضرر، أو من اكتمال المسؤولية والتي تتمثل في الحدود القصوى للتعويض في مجال النقل البحري للمسافرين والحدود القصوى للتعويض في مجال النقل البحري للبضائع.

الفرع الأول: الحدود القصوى للتعويض في مجال النقل البحري للمسافرين.

إن الهدف الأساسي من تقرير مبدأ تحديد المسؤولية هو حماية الناقلين من خطر الإفلاس الناتج عن التعويضات الكبيرة التي قد يدفعونها للمسافرين المتضررين من عملية النقل بهدف هذا الإجراء إلى تمكين الناقلين من تعزيز خدمات النقل البحري ودفعها نحو التطور والازدهار ولتحقيق هذا الهدف عرفت الحدود القصوى للتعويض في مجال النقل البحري تصاعدا مستمرا منذ اتفاقية بروكسل لعام 1961، واتفاقية بروكسل لعام 1967 المتعلقة بالأمم المتحدة، حتى اتفاقية أثينا لعام 1974 المعدلة ببروتوكول 2002 مرورا بتعديل 1976 وتعديل 1990، ويرجع هذا التصاعد إلى عاملين أساسيين أولهما انخفاض قيمة النقود بسبب ارتفاع الأسعار وثانيهما الرغبة في ضمان حقوق المسافرين من خلال حصولهم على التعويض المناسب تحقيقا للتوازن بين مصلحتهم ومصلحة الناقلين².

لقد حددت الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري الأضرار التي تشملها مسؤولية النقل البحري، حيث تقتصر على الأضرار المتعلقة بالوفاة والإصابات الجسدية بالإضافة إلى الأضرار الناتجة عن فقدان أو تلف الأمتعة، وبالتالي ليس كل ضرر يتعرض له المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل يمكن أن يعتبر أساسا لتحديد المسؤولية، وغالبا ما يترك المشرع المسائل الخلافية مثل الأضرار الأدبية والأضرار الناتجة عن التأخير للقواعد العامة³.

¹ - عادل علي المقدادي، نفس المرجع السابق ذكره، ص 144.

² - عيشور عبد السلام، نفس المرجع السابق ذكره، ص 172.

³ - بلغازي نور الدين، نظام المسؤولية المحدودة للناقل البحري للمسافرين وأمتعتهم، مجلة الميزان المركز الجامعي، النعامة، العدد 02، الجزائر، 2018، ص 235.

أحال المشرع الجزائري تحديد الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار الجسمانية التي تصيب المسافرين، وكذلك الأضرار التي تلحق بأمعتهم إلى الاتفاقيات الدولية التي تكون الجزائر طرف فيها¹، حيث نصت المادة 848 من ق ب ج، صراحة على ذلك بالقول "تكون مسؤولية الناقل في حالات الوفاة أو الإصابات الجسمانية لأحد المسافرين، أو في حالة ضياع الأمتعة أو الخسائر التي تلحق بها محدودة بالمبالغ المحسوبة حسب المبادئ المعدة لهذا الشأن في الاتفاقيات الدولية والتي تكون الجزائر طرفا فيه".

وقد أخذت الحدود القصوى للتعويض عن مسؤولية الناقل البحري في التشريع الجزائري بيان هذه الحدود على النحو الذي جاءت به اتفاقية بروكسل سنة 1961 واتفاقية لندن سنة 1976 المتعلقة بحدود المسؤولية عن المطالبات البحرية بالنسبة للأضرار الجسمانية، وعلى النحو الذي جاءت به اتفاقية بروكسل 1967 بالنسبة للأضرار اللاحقة بالأمتعة².

وفي الأخير تم تعديل برتوكول لندن لعام 2002 ليقدم آلية التعويض الأكثر تعقيدا مقارنة باتفاقية أثينا الأصلية لعام 1974³، وقد تضمن هذا التعديل تمييزا بين ثلاث فئات من الأضرار حيث تختلف الحدود القصوى للتعويض في كل فئة على النحو التالي:

أولا_ تكون الحدود القصوى للتعويض عن الحوادث الفردية:

بحيث تحدد بمبلغ 400,000 وحدة سحب خاصة لكل مسافر، ويسمح للدول الأطراف بموجب نصوص واضحة في قوانينها الوطنية بتحديد حدود للمسؤولية، وتختلف عن تلك المنصوص عليها في الاتفاقية بشرط ألا تقل عن هذه الحدود، كما يجب إبلاغ الأمين العام بحد المسؤولية المعتمد عليها⁴.

ثانيا_ التعويض في حالة الكوارث الكبرى:

يختلف الحد الأقصى للتعويض في حالة الكوارث الكبرى، حيث نصت المادة الثالثة من

¹ - عيشور عبد السلام، نفس المرجع السابق ذكره، ص 172.

² - بلغازي نور الدين، نفس المرجع السابق ذكره، ص 307.

³ - عيشور عبد السلام، نفس المرجع السابق ذكره، ص 181.

⁴ - journal officiel de L'union européenne، Limite de responsabilité en cas de mort et de lésions corporelles، article 7، protocole 2002، p 572.

الاتفاقية على أن مبلغ التعويض لا يتجاوز 250,000 وحدة حسابية، إذا أثبت الناقل أن الحادث ناتج عن أعمال الحرب أو الأعمال العدائية، أو الحروب الأهلية، أو الظواهر الاستثنائية والحمية التي لا يمكن مقاومتها، كما ينطبق ذلك أيضا إذا كان الحادث بالكامل عن الفعل العمدي من طرف آخر أو إهماله الذي أدى إلى وقوع الحادث¹.

غير أنه وكما ذكرنا من قبل أصبح الاعتماد على وحدة حساب جديد بموجب بروتوكول لندن 1976 المعدل لاتفاقية أثينا ، وهي وحدة السحب الخاص (SDR) كما يحدده صندوق النقد الدولي بدلا من الفرنك بوانكاريه كأساس لحساب مقدار الحد الأقصى للتعويض².

حيث تم التعديل للحدود القصوى للمسؤولية الواردة في المادة الثامنة وأصبحت بالنسبة للفقرة الأولى تقدر بمبلغ 833 وحدة سحب لكل مسافر ولكل عملية نقل و 3333 وحدة سحب بالنسبة للفقرة الثانية، 1200 وحدة سحب الفقرة الثالثة والفقرة الرابعة بمبلغ 13,177 على التوالي³.

وفي الأخير يأتي بروتوكول لندن لعام 2002 ويرفع مرة أخرى من الحدود القصوى للتعويض، من خلال تعديله لأحكام المادة الثامنة على النحو التالي:

1_ تحدد مسؤولية الناقل في حالة فقدان أو الهلاك لأمتعة الحجرة ب2250 وحدة سحب عن كل مسافر ولكل عملية نقل.

2_ تحدد مسؤولية الناقل في حالة هلاك أو تلف السيارات أو الأمتعة الموجودة داخلها أو فوقها بمبلغ 12700 وحدة سحب لكل سيارة ولكل عملية نقل.

3_ تحدد المسؤولية عن الهلاك وتلف باقي الأمتعة غير منصوص عليها في الفقرتين 1 و2 بمبلغ 3375 وحدة سحب عن كل مسافر ولكل عملية نقل.

4_ يمكن للناقل والمسافر الاتفاق صراحة على عدم تضمين المسؤولية إلا بعد خصم مبالغ أولية، بحيث لا تتجاوز 330 وحدة سحب في حالة تعرض المركبة لعطل، و 149 وحدة سحب

¹ نفس المرجع السابق ذكره، Article 3 protocole 2002 –

² – ايمان فتحي حسن الجميل، نفس المرجع السابق ذكره، ص 232.

³ – عيشور عبد السلام، نفس المرجع السابق ذكره، ص 183.

عن كل مسافر، وفي حالة الهلاك أو التلف الذي يلحق ببقية الأمتعة يخضم هذا المبلغ من رصيد الهلاك والتلف¹.

الفرع الثاني: الحدود القصوى للتعويض في مجال النقل البحري للبضائع.

نصت المادة 805 من ق ب ج، بالحدود القصوى للتعويض المتضمنة إخلال الناقل بالتزاماته التعاقدية اتجاه الشاحن والمرسل إليه، ومن خلال نص المادة أوضح المشرع الجزائري وضع مرجعين لحدود مسؤولية الناقل البحري للبضائع فإما أنه مسؤول بأصل عام في تصريح الشاحن أو ممثله بقيمة البضاعة قبل شحنها على السفينة، وإما استثناء في حال عدم تصريح الشاحن بذلك فتكون المسؤولية محدودة بوحدات حسابية والمقصود بالوحدة الحسابية هي وحدة الحساب متشكلة من خمسة وستين ميلي غرام ونصف من الذهب على أساس تسعمائة من الألف في النهاية، ويمكن تحويل وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة ويتم التحويل في حالة الدعوى القضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم² وتختلف باختلاف صور مسؤولية الناقل من تحديد التعويض في حالة هلاك أو تلف أو حالة التأخير.

أولاً: في حالة الهلاك أو التلف.

في حالة تعويض الخسائر والأضرار التي تصيب البضاعة قد تحدد مسؤولية الناقل، وذلك بالنظر إلى عدد الطرود أو وحدات الشحن، أو بالنظر إلى وزن البضاعة، إذ لا يعد مسؤول في حدود لا تتجاوز 10,000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة حسابية أما بالنظر إلى وزن البضاعة فنحدد المسؤولية ب30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسارة أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضائع للحد الأدنى المطبق³.

¹ - عبد السلام عيشور، نفس المرجع السابق ذكره، ص183

² - أنظر المادة 805 من الأمر 76-80 المتضمن ق ب ج السابق ذكره.

³ - مدني أحمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مجلة04 العدد03، 2019، ص 214.

ثانيا: في حالة التأخير.

في حالة تأخر الناقل عن تسليم البضاعة في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المطلوب علماالناقل هنا يعرض المضرور بمقدار يعادل مرتين مبلغ أجرة النقل المستحقة عن البضائع المتأخرة، بشرط ألا يزيد هذا المبلغ عن مجموع أجرة النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري للبضائع، إذ لا يعتمد المشرع الجزائري في تحديد التعويض في تسليم البضائع على ضابط الطرد أو الوزن أو وحدة شحن أخرى وإنما اعتمد على أجرة النقل¹.

وأخذت قواعد روتردام أيضا بفكرة التحديد القانوني لمسؤولية الناقل عن التأخير مطبقة نفس الأحكام التي جاءت بها قواعد هامبورغ كما أخذ المشرع الجزائري هو أيضا بالتحديد القانوني لمسؤولية الناقل عن التأخر في تسليم البضائع متبعا نفس أسلوب الحساب للتعويض الذي اعتمدت عليه قواعد هامبورغ مكرسا ذلك خلال المادة 805 من ق ب².

المطلب الثاني: تقادم دعاوى التعويض عن المسؤولية.

إن التقادم بشكل عام هو انقضاء الحق إذا مضت عليه مدة معينة دون أن يطالب الدائن أن يستعمله صاحبه، وقد نص المشرع الجزائري في القواعد العامة في المادة 308 من ق م ج على أنه "يتقادم الالتزام بانقضاء خمسة عشر سنة فيما عدا الحالات التي ورد فيها نص خاص في القانون .."، إن الحق في رفع الدعوى الناشئة عن عقد النقل البحري، يشبه في طبيعته الحق في تقديم الدعاوي وفقا للقواعد العامة، حيث يرتبط بمدة زمنية محددة يجب أن يتم خلالها ممارسة هذا الحق وإلا قلت، بحيث تقبل الدعوى ولا تقتصر شروط قبولها على توافر الصفة والمصلحة فقط بل قد تكون دعوى المدعي غير مقبولة إذا تم رفعها بعد انتهاء المدة المحددة حيث يعتبر أنّ حقه في رفع الدعوى قد سقط بالتقادم لعدم استعماله خلال الفترة القانونية المقررة، وقد حدد المشرع الجزائري مدة التقادم الخاصة بالدعاوى الناشئة في عقد النقل البحري للمسافرين والبضائع بمدة مخالفة بالنسبة للتقادم في الدعاوى العامة.

¹ - مراد بسعيد، نفس المرجع السابق ذكره، ص 300.

² - أنظر المادة 805، من الأمر 76-80 المتضمن ق ب ج، السابق ذكره.

الفرع الأول: تقادم دعوى التعويض في عقد النقل البحري للمسافرين.

عندما تتحقق مسؤولية الناقل يصبح معرضاً لقيام دعوى التعويض ضده سواء من قبل الراكب أو من قبل ورثته أو الأشخاص الذين كان يعيّلهم، عند وفاته تحدد هذه الدعوى بمدة زمنية معينة يجب أن ترفع خلالها، فإذا انتهت هذه المدة وتم تقديم الدعوى بعد ذلك يستطيع الناقل أن يدفع بسقوط الدعوى بسبب انقضاء المدة وتعرف هذه المدة التي ترفع خلالها الدعوى بمدة التقادم¹، بناء على ذلك فقد أرسى القانون البحري الجزائري أحكاماً خاصة بتقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للمسافرين وأمتعتهم.

أولاً: مدة التقادم.

تنص المادة 853 ق ب ج، على أن " تخضع الدعاوى المتعلقة بالتعويض عن الضرر والناجمة عن وفاة أحد المسافرين، أو الإصابات الجسمية أو فقدان الأمتعة أو ضرر لحق بها لتقادم مدته سنتان"، ويقف التقادم أو ينقطع وفقاً لأحكام القانون العام.

ثانياً: بدأ سريان مدة التقادم.

يسري مفعول التقادم بما يلي²:

أ_ في حالة الإصابات الجسمية ابتداء من تاريخ نزول الركاب.

ب_ في حالة الوفاة الحاصلة خلال النقل، ابتداء من اليوم المفترض نزول الراكب.

ج_ في حالة الإصابات الجسمية الواقعة خلال النقل والتي يتوفى على إثرها المسافر بعد

نزوله من السفينة، ابتداء من يوم الوفاة ولا يمكن أن تزيد هذه المدة عن ثلاثة سنوات اعتباراً من اليوم المفترض للتفريغ.

د_ في حالة فقدان الأمتعة أو إلحاق الضرر اعتباراً من يوم التفريغ وفي حالة فقدان الكلي للسفينة اعتباراً من اليوم المفترض للتفريغ.

¹ - بلغازي نور الدين، نفس المرجع السابق ذكره، ص 293.

² - أنظر المادة 854، من الأمر 76-80 المتضمن ق ب ج، السابق ذكره.

ثالثاً: كيفية حساب مدة تقادم الدعوى.

نصّت المادة 315 من ق م ج، على أنّه " لا يبدأ سريان التقادم فيما لم يرد فيه نص خاص إلا من اليوم الذي يصبح فيه الدين مُستحق الأداء".

فسريان التّقادّم يبدأ من الوقت الذي يصبح فيه الدين مستحق الأداء على أن يكون باستطاعة الدائن المطالبة بدينه خلال هذا الوقت¹، إلاّ أنّه قد ترد استثناءات بموجب قوانين خاصة تحدد مواعيد أخرى لسريان التقادم بما أن المشرع البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية اقتصروا في أحكامهم على تنظيم دعوى التعويض المرفوعة على الناقل عن الضّرر الناشئ عن وفاة المسافرين أو إصابته الجسمانية وعن تضرر الأمتعة أو فقدانها².

1_ مدة تقادم الدعوى في حالة الأضرار الجسمانية:

نصّ المشرع الجزائري لعام 1961 واتفاقيات أثينا لعام 1974 فأخضع الدعوى المتعلقة بالتعويض عن الضرر الناتج عن الإصابات الجسمانية للمسافر لتقادم مدته سنتان يسري مفعولها ابتداء من تاريخ نزول المسافر من السفينة³، كما ورد في نصّ المادة 854 من الفقرة الأولى والثانية من ق ب ج على أنّ بداية سريان التقادم يختلف بين حالتين:

1-1 في حالة حدوث الوفاة أثناء تنفيذ عقد النقل البحري تكون بداية سريان مدة التقادم ابتداء من اليوم الذي كان يفترض فيه مغادرة المسافر السفينة.

1-2 أما في حالة وفاة بعد مغادرة المسافر السفينة ولكن سبب الوفاة يرجع إلى حادث وقع له أثناء عقد النقل فإنّ مدة تقادم دعوى التعويض التي يرفعها الورثة تبدأ من تاريخ الوفاة بشرط ألاّ تتقضي ثلاث سنوات من تاريخ مغادرة السفينة.

2_ مدة تقادم الدعوى في حالات هلاك أو تلف الأمتعة:

جاء في المادة 821 من ق ب ج، على أن التزام الناقل يشمل نقل أمتعة المسافرين، وفي المادة 842 من ق ب ج، على مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق هذه الأمتعة.

¹ - عيشور عبد السلام، نفس المرجع السابق ذكره، ص 229.

² - بلغازي نور الدين، نفس المرجع السابق ذكره، ص 296.

³ - عيشور عبد السلام، نفس المرجع السابق ذكره، ص 231.

فتقدم الدعاوى المرفوعة من طرف المسافر أو ورثته في حالة وفاته ضد الناقل البحري في حالة فقدان أو تضرر الأمتعة فقد حددها المشرع الجزائري بسنتين وهذا ما ورد في نص المادة 853 ق ب ج¹، على أن يتم سريان هذه المدة من يوم التفريغ، أو من اليوم الذي من المفروض التفريغ إذا فقدت السفينة كلياً.

ثانياً: عوارض تقادم الدعوى.

لقد أشار المشرع بنص صريح في الفقرة الأخيرة من نص المادة 853 ق ب ج على أنه "ويوقف هذا التقادم أو ينقطع وفقاً لأحكام القانون العام" وبالتالي أسباب ووقف انقطاع التقادم الرجوع إلى القواعد العامة المنصوص عليها في ق م ج.

أ- أسباب وقف تقادم الدعوى:

لا يسري التقادم كلما وجد مانع مبرراً شرعاً يمنع الدائن من المطالبة بحقه كما لا يسري فيما بين الأصيل و النائب، وهذا ما نصت عليه المادة 316 من ق م ج.

_ ولا يسري التقادم الذي تتقضي مدته عن خمس سنوات في حق عديمي الأهلية، والغائبين والمحكوم عليهم بعقوبات جنائية إذ لم يكن لهم نائب قانوني.

_ ولا يسري التقادم الذي تزيد مدته على خمس سنوات في حق الأشخاص المذكورين في الفقرة السابقة ولو كان لهم نائب قانوني طيلة مدة عدم أهليتهم.

بما أنّ مدة التقادم في مجال النقل البحري للمسافرين لا تزيد عن خمس سنوات في كلّ الأحوال فعليه يمكن تقسيم وقف التقادم إلى أسباب مادية و معنوية.

ب- انقطاع تقادم الدعوى.

ينقطع التقادم بالمطالبة القضائية ولو رفعت الدعوى إلى محكمة غير مختصة بالتنبيه، أو بالحجز وبالطلب الذي يتقدم به الدائن لقبول حقه في تقليسة المدين أو في توزيع أو بأي عمل يقوم به الدائن أثناء مرافعة لإثبات حقه².

¹-أنظر المادة 853 من الأمر 76-80 المتضمن ق ب ج، السابق ذكره.

²-نظر المادة 137، من الأمر 75-58 المتضمن ق م ج، السابق ذكره.

وينقطع أيضا التقادم إذا أقر المدين بحق الدائن إقرار صريحا أو ضمنيا ويعتبر إقرار ضمنيا أن يترك المدين تحت يد الدائن ما لا له رهن حيازيا تأمينا لوفاء دين، وهذا ما ورد في نص المادة 318 من ق م ج، ومن خلال نص المادتين السابقتين يمكن القول أنّ انقطاع التقادم قد تكون صادرة عن المسافر كما يمكن أن تكون عن الناقل.

الفرع الثاني: تقادم دعوى في عقد النقل البحري للبضائع.

من الشروط الأساسية لقبول الدعوى أن ترفع في الميعاد المحدد قانونا وذلك لتقادي تأخير صاحب الحق في تقديم دعواه لفترة طويلة، مما قد يسبب انتظارا غير مبرر للمطلوب وهذا الأمر يكتسب أهمية خاصة في القضايا البحرية والنشاطات التي تنظمها التجارة الدولية حيث يقر الالتزام بالمواعيد أمرا ضروريا¹.

أولا: أجال تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

لقد خصص المشرع الجزائري أحكام تقادم الدعوى الناتجة عن عقد النقل البحري للبضائع في المواد 742، 743، 744 من ق ب ج، ومن المعروف أن مدة التقادم تعتبر ملزمة لكلا الطرفين العقد ولا يمكنهما الاتفاق على تعديلها، حيث أنّها تتعلّق بالنظام العام ولا يجوز ترك تحديدها لإرادة الأطراف.

أ_ أساس التقادم في التشريع البحري الجزائري:

حددت المادة 742 من ق ب ج²، مدّة التقادم الناشئة عن عقد النقل البحري بمضي سنتين كالدعوى التي يرفعها الناقل ضد الشاحن عن المساهمة في المسؤولية أو الدعوى التي يرفعها الناقل ضد المرسل إليه للمطالبة بأجرة النقل³.

ومن نص المادتين 743، 744 من ق ب ج، يتّضح أنّ المشرع قد حدد فترة تقادم قصيرة لدعوى المسؤولية، هذا ما يجسد رغبته في وضع حد للمنازعات المتعلقة بالنقل في أسرع وقت حماية للناقل، وحتى لا تتراكم عليه قضايا التعويض التي قد تعجزه عن الوفاء بها، وفي الوقت

¹ - رشيد الواحد، نفس المرجع السابق ذكره، ص 168.

² - أنظر المادة 742 من الأمر 76-80، المتضمن ق ب ج، السابق ذكره.

³ - حياة شتوان، نفس المرجع السابق ذكره، ص 196.

نفسه حماية الطرف الضعيف في العقد من أن يفرض عليه الناقل شروط تقادم لا تمنحه الوقت الكافي لإعداد دعواه¹.

وقد نص التشريع البحري الجزائري أنه لا يجوز الاتفاق على أن يتم التقادم في مدة أقل من سنة لأن مثل هذا الاتفاق يتضمن تحديد لمسؤولية الناقل البحري²، إلا أنه يوجد استثناء بتمديد أجل في تقادم دعوى المسؤولية بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن على أن لا تتجاوز مدة سنتين بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى وهذا ما جاء في نص المادة 743 فقرة 2 من ق ب ج.

ب_ نطاق التقادم في التشريع الجزائري:

يسري التقادم الذي نصت عليه المادتان 743،744 من ق ب ج، على دعاوى المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها التي ترفع ضد الناقل البحري، ومن هذا يسري التقادم على دعاوى المسؤولية:

1_ تقادم دعوى مسؤولية الناقل المرفوعة من الشاحن أو المرسل إليه:

ورد في نص المادة 743 من ق ب ج، على أنه "تتقادم كل دعوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرر عام واحد"³. ومن هذه المادة نجد أنها نصت على أن تقادم الدعوى التي يرفعها الشاحن أو المرسل إليه هي سنة واحدة قابلة لتمديد لسنتين بالاتفاق بين الناقل والشاحن.

2_ تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري المرفوعة من شركة التأمين:

جاء في نص المادة 744 من ق ب ج⁴، في نصها أنه يمكن رفع دعاوى الرجوع حتى بعد انقضاء المادة المذكورة في المادة السابقة على ألا تتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدّد فيه

¹ - كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1995، ص 234.

² - سيد أحمد ددوش، نفس المرجع السابق ذكره، ص 320.

³ - أنظر المادة 743 من الأمر 76_80، المتضمن ق ب ج، السابق ذكره.

⁴ - أنظر المادة 744 من الأمر 76-80، المتضمن ق ب ج، السابق ذكره.

من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به، أو يكون استلم هو نفسه تبليغ الدعوى، ومن خلال المادة يتضح أنها تتيح لشركة التأمين رفع دعاوى الرجوع حتى بعد انتهاء المدة المنصوص عليها في المادة 743 من ق ب ج، والتي تتراوح بين سنة أو سنتين وفقاً للاتفاق بين الناقل والشاحن، وتبدأ مهلة الثلاثة أشهر من تاريخ الدّفع وهي فترة مستقلة عن السنة المحددة لرفع دعوى الرجوع وهي منفصلة عن المدة العامة للتقادم المطبقة على الدعوى الأصلية، بحيث تبدأ مدة تقادم الدعاوى الناشئة عن عقود النقل البحري من تاريخ تسليم البضاعة الفعلي أو التاريخ المفترض أن تسلم فيه، ويجب مراعاة الاستثناءات المنصوص عليها في المادتين 743 و744 ق ب ج، لذا يتعيّن رفع الدعوى خلال المدة القانونية المحددة بعد هذا التاريخ وإلا لن تقبل الدعوى بسبب سقوطها بالتقادم¹.

ويختلف من حالة التسليم الجزئي للبضائع عن حالة الهلاك الكلي للبضائع.

1_ حالة التسليم الجزئي للبضائع:

إذا كان الاتفاق ينص على تسليم البضاعة دفعة واحدة وسلّمت في دفعتين، فإن التقادم يسري وقت تسليم الدفعة الأولى، ونفس النظام يطبق على الدفعة الثانية، وإذا استغرقت عملية تفريغ البضاعة عدة أيام يحتسب التقادم من تاريخ الانتهاء من تفريغ البضاعة بأكملها وبمجرد وضع البضاعة بأكملها تحت تصرف المرسل إليه، وتأكيد سلامتها في وصل الاستلام ويعتبر الاستلام مادياً أو فعلياً من قبل صاحب الحق فيها².

2_ حالة الهلاك الكلي:

في حالة الهلاك الكلي للبضاعة، يبدأ سريان التقادم من التاريخ المفترض التسليم فيه، وهذا ما نصت عليه المادة 743 ق ب ج، مما يعني أنّ البضاعة المتلفة بالكامل يتعين على صاحبها أن يقدم الدعوى القضائية المباشرة من تاريخ التسليم الكلي للبضاعة المطالبة بالتعويض أمام الجهات المختصة في مجال القضايا البحرية³.

¹ - بوعلام خليل، نفس المرجع السابق ذكره، ص 74.

² - الواحد رشيد، نفس المرجع السابق ذكره، ص 170.

³ - محمد ياسين بوزوينة، نفس المرجع السابق ذكره، ص 223.

ثانياً: عوارض تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

بما أنّ المشرع الجزائري لم ينصّ في القانون البحري على أسباب وقف انقطاع التقادم، فإنّ البحث في ذلك يستوجب الرجوع إلى القواعد العامة المنصوص عليها في أحكام القانون المدني.

أ_ وقف التقادم:

المقصود بوقف التقادم حصول مانع من شأنه أن يقف حائلاً دون رفع الدعوى في الوقت المحدد، في هذا الإطار تتدخل السلطة التقديرية للقاضي في تحديد ما إذا كان المانع موقفاً للتقادم أم لا، ويترتب على الوقف عدم احتساب المدة التي جرى عليها الوقف فتضاف المدة السابقة على الوقف إلى المدة اللاحقة له¹.

ونصّت عليه الفقرة الأولى من المادة 316 من ق م ج، كما يلي "لا يسري التقادم كلما وجد مانع مبرراً شرعاً يمنع الدائن من المطالبة بحقه كما لا يسري فيما بين الأصيل و النائب".

ومعنى ذلك أن وقف التقادم يتطلب أن يكون رفع الدعوى مستحيلًا على المدعي استحالة مطلقة ومن ذلك مثلاً أن يفقد الأهلية لمدة معينة²، وهي قاعدة تنطبق على الشاحن والمرسل إليه كلما تعذر على أيّ أحد منهما رفع الدعوى على الناقل البحري³، فالوقف يقصد به تعطل وامتناع سريان التقادم، فيترتب على وقف التقادم عدم حساب المدة التي كان موقفاً فيها وتحسب المدة السابقة والمدة اللاحقة على الوقف⁴.

ب_ انقطاع التقادم:

الإنقطاع هو زوال أثر للمدة التي انقضت منه حيث تعتبر هذه المدة كأنها لم تكن ويبدأ حساب مدة التقادم من جديد، ورد في نص المادة 317 ق م ج، على ما يلي "ينقطع التقادم بالمطالبة القضائية، ولو رفعت الدعوى إلى المحكمة غير مختصة بالتبنيه أو بالحجز وبالطلب الذي يتقدم به الدائن لقبول حقه في تغليسة المدين أو في توزيع أو بأي عمل يقوم به الدائن

¹- لطيف جبر كومانى، نفس المرجع السابق ذكره، ص 205.

²- بوعلام خليل، نفس المرجع السابق ذكره، ص 74.

³- شتوان حياة، نفس المرجع السابق ذكره، ص 207.

⁴- بسعيد مراد، نفس المرجع السابق ذكره، ص 368.

أثناء المرافعة لإثبات حقه".

كما تنص المادة 318 ق م ج " ينقطع التقادم إذا أقرّ المدين بحق الدائن إقرار صريحا أو ضمنيا، ويعتبر إقرار ضمنيا أن يترك المدين تحت يد الدائن ما لا له رهن حيازيا لتأمين الوفاء بالدائن".

ومن خلال نص المادتين السابقتين يمكن القول أنّ انقطاع التقادم قد يكون صادر عن المسافر كما يمكن أن يكون صادر عن الناقل.

ومن أسباب انقطاع التقادم هي:

* المطالبة القضائية:

حيث قرر القانون انقطاع مدة التقادم عندما يبادر الدائن برفع الدعوى ضدّ المدين لتسديد دينه أمام محكمة غير مختصة، وعليه إذا رفع المرسل إليه دعوى قضائية للمطالبة بالتعويض أمام محكمة غير مختصة تعتبر سببا من أسباب إنقطاع التقادم المرتبطة برفع الدعوى ضدّ الناقل البحري بسبب الخسائر والأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة¹.

* الحجز:

الحجز نوعان: الحجز التّحفظي و الحجز التنفيذّي، في مادة النقل البحري يفترض الحجز على سفينة يخضع لقواعد خاصة جاء ذكرها في القانون البحري، كما يخضع للقواعد الإجرائية العامة الواردة في قانون الاجراءات المدنية والادارية².

* الإقرار:

ينقطع التقادم أيضا في حالة أخرى نصّت عليها المادة 318، من ق م ج، وهي حالة إقرار المدين بحقّ الدائن بمعنى آخر إذا اعترف المدين أمام الدائن باستعداده لدفع قيمة الدين سواء كان هذا الإقرار صريحا أو ضمنياً، فإنه يجب أن يتضمن الاعتراف بحقّ صاحب البضاعة في

¹ - بسعيد مراد، نفس المرجع السابق ذكره، ص 368.

² - شتوان حياة ، نفس المرجع السابق ذكره، ص 208.

التعويض بالإضافة إلى المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير في تسليمها¹.

¹ - حو باد حياة، التقادم في دعاوى عقد النقل البحري، جامعة وهران، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 02، العدد 01، 2015، ص 154.



خاتمة

تعدّ دعاوى التعويض الناشئة عن الرحلات البحرية من القضايا القانونية الدقيقة التي تتداخل فيها قواعد القانون البحري مع مبادئ المسؤولية المدنية، سواء منها كانت تتعلق بنقل المسافرين أو نقل البضائع حيث نجد أن مسؤولية الناقل اتجاه المسافر والشاحن في عقد النقل الأشخاص والبضائع مسؤولية عقدية أساسها الإخلال بالالتزام تعاقدى مفاده الالتزام بضمان سلامة وصول المسافر وأمتعته أو ضمان المحافظة على البضائع وإيصالها إلى المكان المتفق عليه، وفي الوقت المحدد وفي حال عدم تحقيق هذه النتيجة يتحمل الناقل المسؤولية التعاقدية لتعويض المسافر عن الأضرار البدنية أو المادية التي قد لحقت به أو بأمتعته، كما يتحمل الناقل أيضاً في عقد نقل البضائع كل الأضرار والخسائر التي تصيب البضاعة من هلاك أو تلف، وتوجب قرينة مفترضة بوجود خطأ من جانب الناقل بالإضافة إلى وجود علاقة سببية قائمة بين الخطأ والضرر، ومع ذلك ليست هذه القرينة مطلقة، حيث يمكن للناقل أن يتجنب المسؤولية الملقاة على عاتقه في عقد النقل البحري للمسافرين إذا أثبت أن الضرر الناتج وقع عن قوة قاهرة أو خطأ الغير أو خطأ المسافر أما في عقد النقل البحري للبضائع نجد أن المشرع وضع الاثنتي عشرة حالة لإعفائه، كما أنه وفي العادة ترفع دعاوى التعويض من قبل المتضرر نتيجة عدم تنفيذ العقد بالشكل المتفق عليه، ولقبول هذه الدعوى يجب إتباع إجراءات قانونية تضمن للمتضرر حقه في التعويض ضمن الآجال المحددة كما أن المسؤولية الناشئة عن عقد النقل تخضع لنظام، وذلك وفقاً للنصوص القانونية التي تنظم هذا العقد.

و من خلال بحثنا هذا تمكنا من الوصول إلى مجموعة من النتائج أهمها:

* إن عدم تحديد نطاق الرحلة البحرية يؤثر على نطاق دعوى التعويض.

* تظهر مسؤولية الناقل في ثلاث حالات وهي حالة الهلاك وحالة التلف وحالة التأخير في تسليم البضاعة، وقد سمح المشرع للناقل في بعض الحالات العامة وبعض الحالات الخاصة بإعفائه من المسؤولية.

* مسؤولية الناقل البحري في الواقع هي مسؤولية ذات طبيعة عقدية كمبدأ عام، تنشأ عن عقد النقل البحري وتقوم على أساس الخطأ المفترض في حالة الحوادث الجماعية والكوارث الكبرى وهذا ما يجعل الناقل يلتزم بضمان السلامة، لذلك ذهب برتوكول لندن لعام 2002

اعتماد المسؤولية المفترضة للناقل عندما يكون الضرر الذي سبب الوفاة أو الاصابات الجسمانية ناتج عن حادث ولا يتعدى 250000 وحدة حسابية للمسافر.

* يعفى الناقل من المسؤولية في حالة إذا كان الضرر الحاصل راجع إلى سبب أجنبي لا يد للناقل فيه.

* نظرا لأهمية التعويض والتعقيدات المرتبطة بحوادث السفن فقد تمّ استحداث هيئة قضائية متخصصة تتمثل في المحكمة التجارية المتخصصة لنظر في هكذا منازعات.

* حيث أنّ التعويض لا يتم الحصول عليه طوعا فلا بد من اللجوء إلى القضاء عن طريق دعوى المسؤولية التي يكون في الأطراف كل من المسافر أو ورثته أو من يعيلهم .

* تتميز مدة التقادم في دعوى المسؤولية بقصرها نسبيا حيث حددت بسنتين مع وجود استثناءات في عقد النقل البحري، مقارنة بالأحكام العامة للتقادم في القانون المدني 15 سنة.

من خلال ما سبق وبهدف الإثراء لا نرى مانعا أنّ نقترح بعض التوصيات وهي:

* إعادة تحيين النصوص القانونية المطبقة على مسؤولية الناقل البحري وفقا لمقتضيات ما جاءت به الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر خاصة في ما يتعلق بحالات الإعفاء من المسؤولية.

* توفير مجال أوسع لدراسة تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية على مستوى التخصصات المهنية لطلاب الحقوق، والاحتكاك ببيئة العمل التي تختلف عما يؤخذ في الدراسات الأكاديمية في بعض الجوانب، وهذا لإثراء الدراسات المتعلقة بالميدان البحري.

* يجب على المشرع تحديد الأشخاص الذين يحق لهم المطالبة بالتعويض عند وفاة المسافر على المشرع وضع أحكام تبين حق الورثة ومن كان يعيلهم.

* رفع الحد الأقصى للتعويض بإدراج حدود جديدة في القانون البحري الجزائري تتماشى مع برتوكول لندن 2002 والقيمة النقدية للعرف في الجزائر.

* ضرورة تمديد مدة تقادم دعوى الناقل البحري سواء في عقد النقل البحري للمسافرين أو البضائع للاستفادة من الوقت الكافي لرفع الدعوى وذلك حفاضا على حقوق المتضررين.

* تكوين قضاة متخصصين في المجال البحري على اعتبار أن التطبيق السليم لأحكام القانون البحري تحكمه الكفاءة والدراية التامة بالقواعد الدولية والوطنية.



قائمة المصادر والمراجع

أولاً: المراجع باللغة العربية

أ_ قائمة المصادر:

1_ الاتفاقيات:

1- الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسند الشحن، والموقعة بتاريخ 25 أوت 1924، معاهدة بروكسل.

2_ النصوص القانونية:

1_ الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان 1395، المتضمن القانون المدني، الصادر بتاريخ 26 سبتمبر 1975، ج ر، العدد 78، المؤرخة في 30 سبتمبر 1875 المعدل والمتمم.

2_ الأمر رقم 75-59 المؤرخ 20 رمضان عام 1395، المتضمن القانون التجاري الجزائري الصادر بتاريخ 26 سبتمبر 1975، ج ر، عدد 101، المعدل والمتمم.

3_ الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396، المتضمن القانون البحري، الصادر بتاريخ 23 أكتوبر 1976، ج ر، العدد 29، المعدل والمتمم.

4_ الأمر 08-09 المؤرخ في 25 فيفري 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية ج ر، ع 21، المؤرخ بتاريخ 23 أبريل 2008.

5_ القانون رقم 98-05، المؤرخ في 01 ربيع الأول 1419، الموافق ل 25 يونيو 1998 المتضمن القانون البحري، ج ر، 47.

6_ القانون رقم 22-13 المؤرخ في 12 يوليو 2022، يعدل القانون 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008 والمتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية المعدل والمتمم للقانون رقم 08-09 المؤرخ في 18 ذي الحجة الموافق 17 يوليو 2022.

3_ النصوص التنظيمية:

1_ مرسوم التنفيذي 23-53 المؤرخ في 21 جمادى الثانية عام 1944 الموافق 14 جانفي 2023، ج ر، عدد 02، المتعلقة بتحديد الاختصاص الإقليمي للمحاكم التجارية المتخصصة.

4_ قرارات المحكمة العليا:

1_ قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) المؤرخ في 14 مارس 1995 ملف القضية

رقم 121148 مجلة القضائية، العدد الأول 1995 ص186، متاح على الموقع الإلكتروني
<https://www.droit.mjustice.dz>

2_ قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) المؤرخ في 22 جويلية 1997 ملف
القضية رقم 15352 العدد الخاص 1999 متاح على الموقع الإلكتروني
<https://www.droit.mjustice.dz>

ب_ قائمة المراجع:

1_ الكتب:

- 1_ إيمان الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري دراسة مقارنة في التشريع الوطني و الاتفاقيات الدولية، جامعة المصرية، 2017
- 2_ إيمان فتحي الجميل، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، ط1، المكتب الجامعي الحديث، الاسكندرية، 2006
- 3_ إيمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني والاتفاقيات الدولية، دراسة مقارنة، دار الجامعية الجديدة للنشر، مصر، 2009.
- 4_ سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، الاسكندرية، 2004.
- 5_ عادل علي المقدادي، قانون التجاري العقود التجارية، دار الثقافة للنشر و التوزيع، 2014.
- 6_ عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع الأردن، 2009.
- 7_ عادل علي المقدادي، القانون البحري، مكتبة دار النشر و دار الدولية، عمان، 2002.
- 8_ عادل علي المقدادي، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، دراسة مقارنة، د ط، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن، 1997.
- 9_ عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008.
- 10_ عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، ط1، دار الفكر الجامعي للنشر والتوزيع، الاسكندرية، 2007.
- 11_ عبد الرحمان بربارة، قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجزء الأول، طبعة الخاصة بين

- 12_ عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ط5، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2014
- 13_ عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، د ط، الإسكندرية، 2006
- 14_ عزيز العكيلي، الوسيط في شرح القانون التجاري، الجزء الأول، ط1، دار الثقافة للنشر وتوزيع، 2008،
- 15_ عمر زودة، الإجراءات الإدارية في ضوء آراء الفقهاء وأحكام القضاء، أسكلوبيدا للنشر، الجزائر، الطبعة الثانية، 2015.
- 16_ لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، الطبعة الأولى، الإصدار الأول، الأردن، 2001.
- 17_ محمد السيد الفقي، القانون البحري، د ط، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007.
- 18_ محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري، مصادر الالتزام، الواقعة القانونية، الجزء الثاني، الطبعة الأولى، دار الهدى، الجزائر، 1991، 1992.
- 19_ محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005،
- 20_ محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف الإسكندرية، 1995.
- 21_ محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا لأنظمة المقارنة، ط1، مكتبة القانون ولاقتصاد، المملكة العربية السعودية الرياض، 2012.
- 22_ محمود شحماط، الموجز في القانون البحري الجزائري، د ط، دار بلقيس للنشر، الجزائر 2014
- 23_ محمود محمد عابنة، أحكام عقد النقل البحري، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن . 2015
- 24_ مختار رحمان محمد، المسؤولية المدنية عن الحوادث نقل الاشخاص بالسكك الحديدية، دار هومة للطباعة و النشر و التوزيع، الجزائر، 2003.

- 25_ مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2005.
- 26_ مصطفى كمال طه، القانون البحري، الاسكندرية، 2000
- 27_ مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر الاسكندرية، 1995.
- 28_ مصطفى كمال طه، القانون البحري، د ط، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية
- 29_ مصطفى كمال طه، اساسيات القانون التجاري و القانون البحري، ط1، مكتبة الوفاء القانونية للنشر و التوزيع، الاسكندرية، د س ن.
- 30_ هاني دويدار، النقل البحري و الجوي، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، 2007.
- 31_ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، الدار الجامعية الجديدة للنشر، الإسكندرية 2001.
- 2_ رسائل الدكتوراه:**
- 1_ بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، 2011.
- 2_ بلغازي نور الدين، الحماية القانونية للمسافرين عن طريق البحر، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص تخصص القانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2018_ 2019.
- 3_ دلال يزيد، رسالة نيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2009-2010.
- 4_ دمانة محمد، دفع مسؤولية المدنية للناقل، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2010.
- 5_ شتوان حياة، البحري للبضائع دراسة في إطار القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية،

أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم، تخصص قانون، جامعة مولود معمري-تيزي وزو، الجزائر، 2020.

6_ شهرزاد بن الصغير، المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري دراسة مقارنة، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021.

7_ عبد السلام عيشور، مسؤولية الناقل البحري للمسافرين، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، 2022-2023.

3_ مذكرات الماجستير:

1_ خلفي أمين، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري و اتفاقية هامبورغ، مذكرة لنيل الماجستير في القانون، تخصص قانون المسؤولية المهنية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2009.

2_ رشيد الواحد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة، مذكرة ماجستير، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013.

3_ زيري زهية، الطرق البديلة لحل النزاعات طبقا لقانون الإجراءات المدنية و الادارية الجزائري، مذكرة ماجستير قانون المنازعات الإدارية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2015.

4_ سامية عباس، التزامات الشاحن في عقد النقل البحري، مذكرة ماجستير، فرع العقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة، الجزائر، 1، 2011.

5_ كميلا أعراب، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية مذكرة لنيل شهادة الماجستير في قانون النشاطات البحرية الساحلية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2016.

4- مقالات:

1_ بلغازي نور الدين، نظام المسؤولية المحدودة للناقل البحري للمسافرين وأمتعتهم، مجلة الميزان المركز الجامعي، النعامة العدد 02، الجزائر، 2018.

2_ بن صغير شهرزاد، منازعات النقل البحري بين إشكالية تحديد صفة التقاضي وتنوع الجهات القضائية، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، كلية الحقوق و العلوم السياسية

- جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، الجزائر، العدد السادس.
- 3_ بن يكن عبد المجيد، رابحي لخضر، الاختصاص القضائي في المنازعات الوقف وطرق إثباته، مجلة الحقوق والعلوم السياسية جامعة خنشلة، الجزائر، المجلد 08، العدد 2021، 01.
- 4_ بوزوينة محمد ياسين، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، العدد الثامن.
- 5_ حوباد حياة، التقادم في دعاوى عقد النقل البحري، جامعة وهران، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 02، العدد 01، 2015.
- 6_ خليل بوعلام، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية، في القانون الجزائري و معاهدة بروكسل سنة 1924، و معاهدة هامبورغ سنة 1978، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية و الإنسانية، العدد صفر، السادس الأول، 2008.
- 7_ سومية حمدان، تأثير مبدأ الوجاهية على انعقاد الخصومة المدنية، مجلة البحوث و الدراسات القانونية و السياسية المركز الجامعي عبد الله مرسللي، تيبازة، الجزائر، العدد الثاني، 30 جوان 2021.
- 8_ سعيد دالع، العيب الذاتي للبضاعة وعجز الطريق- سببين قانونيين لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية، المجلة السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد السابع، 2018.
- 9_ سيد أحمد بن ددوش، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 07.
- 10_ عبد العزيز مقفولجي، شروط قبول الدعوى، مجلة البحوث والدراسات لقانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم . سياسية، البليدة 2، العدد السادس
- 11_ قويدر قرارية، مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع، مجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد الرابع
- 12_ كميلة أعراب، تسليم البضائع وفقا لعقد النقل البحري، مجلة العلوم القانونية والسياسية، مجلد 10 العدد 01، أبريل، 2019.
- 13_ مباركية بسمة، بلعسري فاطمية، القضاء التجاري في الجزائر بين المأمول و القانون مجلة الفكر القانوني والسياسي جامعة مصطفى اسطمبولي معسكر جامعة جيلالي ليابس، سيدي بلعباس، الجزائر، 2023.

قائمة المصادر والمراجع

- 14_ محمد أمين مودع، شروط قبول الدعوى على ضوء تعديل قانون إجراءات المدنية الجزائري، مجلة صوت القانون، مخبر القانون والعقار، جامعة علي لونيبي البليدة، العدد02،2018.
- 15_ مدني أحمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مجلة04العدد03، 2019.
- 16_ مدني أحمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، مجلة الجزائرية للقانون والنقل، العدد الثالث، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014.
- 17_ مريم كريد، الشحن البحري للبضائع والعمليات المرتبطة به طبقا للتشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة الشريعة والاقتصاد، المجلد 7 العدد 14، ديسمبر 2018.
- 18_ ندى عبد الكاظم حسين، القوة القاهرة واثرها في تنفيذ العقد، دراسة مقارنة مجلة الحقيقة للعلوم الاجتماعية والانسانية، جامعة أحمد دراية، أدرار، العدد الأول، 2023.

5_ المواقع الإلكترونية:

1_ WWW.ASJP:CERIST.DZ

2 _ <https://www.droit.mjjustice.dz>

ثانيا_ المراجع باللغة الفرنسية:

1_ journal officiel de L'union européenne ،Limite de responsabilité en cas de mort et de lésions corporelles ، article 7 ، protocole2002



ملاحق

الشركة الوطنية للنقل البحري

BILL OF LADING BL N° 018317

Shipper _____

Consignee _____

Notify address _____


(The carrier, his agents and servants shall not, in any circumstances whatever, be under any liability for failure to give notice of arrival of the goods, any provision in this Bill of Lading or any custom of the port to be contrary notwithstanding.)

Local vessel _____ from _____

(Ocean) vessel _____ Port of loading _____

Port of discharge _____ Final destination _____ Freight payable a _____ Number of original B/L _____

Marks and N°	Number and kind of packages : description of goods	Gross weight kg	Measurement



**Compagnie Nationale
Algérienne de Navigation
- SNTM -**
Quai 9 Nouvelle Gare Maritime
ALGER

ORIGINAL

CARGO PACKING AND DOCUMENTS SENT TO RECEIVERS MUST CORRESPOND TO THE RULES AND CONDITIONS OF PORT AUTHORITIES AT DESTINATION. ALL FINES ARE RECEIVERS' EXPENSES AND MUST BE SORTED OUT BETWEEN THE SHIPPERS AND THE AT RECEIVERS' PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER OF GOODS.

Shipped in apparent good order and condition on board of the above mentioned vessel for carriage as stated above on and subject to all stipulations of this Bill of Lading, which stipulations include the conditions printed on the back hereof.

The said goods to be delivered unto the consignee or to his or their assigns he or they paying freight and charges as below.
Description, measurement and gross weight not checked or known by Carrier or his Agents (or by anybody else on his behalf).

In accepting this Bill of Lading the Merchant accepts and agrees to be bound by all its stipulations as fully as if they were all signed by the Merchant.

In witness whereof the original Bill of Lading have been signed, one of which being accomplished, the other to be void.

Place and date of issue _____

Signed (for the Master) by _____ SHIPPER

RESPONSABILITE
La responsabilité du transporteur est déchargée pour toute perte, avarie ou manquant survenus pendant la période allant de la réception des marchandises en vue de leur transport, jusqu'au début de leur chargement sur le navire et de la fin du déchargement des marchandises jusqu'à leur livraison.

The Carrier shall not be obliged to collect any reimbursements as shown in this Bill of Lading. The Carrier will endeavour to obtain payment prior to delivery of the cargo, but should he not succeed for reasons beyond his control he reserves the right to deliver the cargo to the holder of the Bill of Lading without collection of reimbursement.

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

BILL OF LADING

118310

1 - DEFINITION
Wherever the term "Merchant" is used in this Bill of Lading, it shall be deemed to include the Shipper, the Receiver, The Consignee, the Holder of the Bill of Lading and the Owner of the cargo.

2 - PARAMOUNT CLAUSE
The Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels the 25th 1924, as enacted in the country of shipment shall apply to this contract. When no such enactment is in force in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, but in respect of shipments to which no such enactments are compulsorily applicable the terms of the said Convention shall apply.

3 - JURISDICTION
Any dispute arising from this Bill of Lading shall be decided in the country where the Carrier has his principal place of business and the law of such country shall apply except as provided elsewhere herein.

4 - PERIOD OF RESPONSIBILITY
The Carrier or his Agent shall not be liable for loss or damage to the goods during the period before loading and after discharge from the vessel, nevertheless such loss or damage arises.

5 - THE SCOPE OF VOYAGE
The contract is for liner service and the voyage herein undertaken shall include usual or customary or advertised ports or call whether named in this bill of lading or not, also ports in or out the advertised geographical, usual or ordinary route or order, even though in proceeding thereto the vessel may sail beyond the port of discharge or in a direction contrary thereto, or depart from the direct or customary route. The vessel may call at any port for the purpose of the current voyage or of a prior or subsequent voyage. The vessel may omit calling at any port or ports whether scheduled or not, any may call at the same port more than once; may either with or without the goods onboard, and before or after proceeding to wards the port of discharge, adjust compasses, dry dock, go on ways or to repair yards, shift berths, undergo degaussing, wiping or similar measures, take fuel or stores, land stowaways remain in port, sail without pilots, tow and be towed, and save or attempt to save life or property, and all of the foregoing are included in the contract voyage.

6. SUBSTITUTION OF VESSEL, TRANSHPMENT AND FORWARDING
Whether expressly arranged before and or otherwise the Carrier shall be at liberty to carry the goods to their port of destination by the said or other vessel or vessels either belonging to the Carrier or others, or by other means of transport, proceeding either directly or indirectly to such port and carry the goods or part of them beyond their port of destination, and to tranship, land and store the goods either on shore or afloat and reship and forward the same at carrier's expense but at merchant's risk. When the ultimate destination at which the carrier may have engaged to deliver the goods is other than the vessel's port of discharge, the Carrier acts as forwarding Agent only. The responsibility of the Carrier shall be limited to the part of the transport performed by him on vessels under his management and no claim will be acknowledged by the carrier for damage or loss arising during any other part of the transport even though the freight for the whole transport has been collected by him.

7 - LIGHTERAGE
Any lightening in or off ports of loading or ports of discharge to be for the account of the Merchant.

8 - LOADING, DISCHARGING AND DELIVERY
Of the cargo shall be arranged by the Carrier's Agent unless otherwise agreed. Loading, stowing and delivery shall be for the Merchant's account. Loading and discharge may commence without previous notice. The Merchant or his Assign shall tender the goods when the vessel is ready to load and as fast as the vessel can receive and - but only if required by the carrier - also outside ordinary working hours notwithstanding any custom of the port. Otherwise the Carrier shall be relieved of any obligation to load such cargo and the vessel may leave the port without further notice and deadfreight is to be paid. The Merchant or his Assign shall take delivery of the goods and continue to receive the goods as fast as the vessel can deliver and - but only if required by the Carrier - also outside ordinary working hours notwithstanding any custom of the port. Otherwise the Carrier shall be at liberty to discharge the goods and any discharge to be deemed a true fulfillment of the contract, or alternatively to act under clause 10. The Merchant shall bear all overtime charges in connection with tendering and taking delivery of the goods as above. If the goods are not applied for within a reasonable time, the Carrier may sell the same privately or by auction. The Merchant shall accept his reasonable proportion of unidentified loose cargo.

9 - LIVE ANIMALS, PLANTS AND DECK CARGO
Shall be carried subject to the Hague Rules as referred to in clause 2 hereof with the exception that the Carrier shall not be liable for any loss or damage resulting from any act, neglect or default of his servants in the management of such animals, plants and deck cargo.

10 - OPTIONS
The port of discharge for optional cargo must be declared to the vessel's Agents at the first of the optional ports not later than 48 hours before the vessel's arrival there. In the absence of such declaration the Carrier may elect to discharge at the first or any other optional port and the contract of carriage shall then be considered as having been fulfilled. Any option can be exercised for the total quantity under this Bill of Lading only.

11 - FREIGHT AND CHARGES
a) Freightable freight whether actually paid or not, shall be considered as fully earned upon loading and non returnable, in any event. The Carrier's claim for any charge under this contract shall be considered definitively payable in like manner as soon as the charges have been incurred interest at 5 per cent shall run from the date when the freight and charges are due.
b) The Merchant shall be liable for expenses of fumigation and of gathering and sorting loose cargo and of weighing onboard and expenses incurred in repairing damage to and replacing of packing due to escaped causes and for all expenses by extra handling of the cargo for any of the aforementioned reasons.
c) Any duties, duties, taxes and charges which under any denomination may be levied on any basis such as amount for freight, weight of cargo and tonnage of the vessel shall be paid by the Merchant.
d) The Merchant shall be liable for all fines and/or losses which the Carrier, vessel, or cargo may incur through non-observance of Custom House and/or import or export regulations.
e) The Carrier is entitled in case of incorrect declaration of contents, weight, measurements or value of the goods to claim double the amount of freight which would have been due if such declaration had been correctly given. For the purpose of ascertaining the actual facts, the Carrier reserves the right to obtain from the Merchant the original invoice and to have the contents inspected and the weight, measurement or value verified.
f) Freight to be paid either in USA dollars or, if acceptable of the Lines, in the currency of the country where the port of shipment lies (for prepaid shipments). The USA dollar to be converted at the highest rate of exchange ruling on the day prior to ship's departure (for freight prepaid shipments). However, in case of a change in the inter-relationship of currencies as valid and as established by the International Monetary Fund on November 22nd, 1967, payment, will have to be effected as the Carrier decide in:
a) USA dollar or
b) after conversion at the official selling rate of exchange valid on November 22nd, 1967 in West German Marks.

12 - LIEN
The Carrier shall have a lien any amount due under this contract and costs of recovering same and shall be entitled to sell the goods privately or by auction to cover any claims.

13 - DELAY
The Carrier shall not be responsible for any loss sustained by the Merchant through delay of the goods unless caused by the Carrier's personal gross negligence.

14 - GENERAL AVERAGE AND SALVAGE
General Average to be adjusted at any port of place at carrier's option and to be settled according to the York Antwerp Rules 1950. In the event of accident, danger, damage or disaster before or after commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which or for the consequence of which the Carrier is not responsible by statute, contract or otherwise, the merchant shall contribute with the Carrier in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods. If a saving vessel belonged to strangers.

15 - BOTH TO BLAME COLLISION CLAUSE (This clause to remain in effect even if unenforceable in the Courts of the United States of America).
If the vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, negligence or default of the Master, Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the vessel, the Merchant will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non carrying vessel or her owner in so far as such loss or liability represents loss of or damage to or any claim whatsoever of the owner of the said goods paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owner to the owner of said cargo and set-off, or recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owner as part of his claim against the carrying vessel or carrier. The foregoing provisions shall also apply where the owner, operator or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision contract.

16 - GOVERNMENT DIRECTIONS, WAR, EPIDEMICS, ICE STRIKE, etc.
a) The Master and the Carrier shall have liberty to comply with any order or directions or recommendations - if in connection with the transports under this contract given by any Government of Authority, or anybody acting or purposing in act on behalf of such Government or Authority, or having under the terms of the insurance on the vessel the right to give such orders or directions or recommendations.
b) Should it appear that performance of the transport would expose the vessel or any goods onboard to risk of seizure or damage or delay, resulting from war, warlike operations, blockage, riots, civil commotions or piracy or any person onboard to the risk of loss of life or freedom, or that any such risk has increased, the Master may discharge the cargo at port of loading or any other safe and convenient port.
c) Should it appear that epidemics, quarantine, ice-labour troubles, labour obstructions, strikes lockouts, any which onboard or on shore - difficulties in loading or discharging would prevent the vessel from leaving the port of loading or reaching or entering the port of discharge or there discharging in the usual manner and leaving again, all of which safety and without delay, the Master may discharge the cargo at port of loading or any other safe and convenient port.
d) The discharge under the provisions of this clause of any cargo for which a Bill of Lading has been issued shall be deemed due fulfillment of the contract, if the connection with the exercise of any liberty under this clause any extra expenses are incurred, they shall be paid by the Merchant in addition to the freight, together with return freight if any and a reasonable compensation for any extra services rendered to the goods.
e) If any situation referred to in this clause may be anticipated, or if for any such reason the vessel cannot safely and without delay reach or enter the loading port or must undergo repairs, the carrier may cancel the contract before the Bill of Lading is issued.
f) The Merchant shall be informed if possible.

17 - IDENTITY OF CARRIER
The Contract evidenced by this Bill of Lading is between the Merchant and the Owner of the vessel named herein (or substitute) and it is therefore agreed that said Shipowner only shall be liable for any damage or loss due to any breach or non-performance of any arising out of the contract of carriage, whether or not relating to the vessel's seaworthiness, if despite the foregoing, it is adjudged that any other is the Carrier and or bailee of the goods shipped hereunder, all limitations of, and exonerations from, liability provided for by law or by this Bill of Lading shall be available to such other.
It is further understood and agreed that as the Line, Company or Agents who has executed this Bill of Lading for and on behalf of the Master is not a principal in the transaction, said Line, Company or Agents shall not be any liability arising out of the contract of carriage nor as Carrier nor bailee of the goods.

18 - "HIMALAYA" CLAUSE
It is hereby expressly agreed that no servant or agent of the carrier (including every independent contractor from time to time employed by the carrier), shall in any circumstances whatsoever be under liability whatsoever to the Shipper, Consignee or Owner of the goods or to any holder of this Bill of Lading for any loss, damage or delay of whatsoever kind arising or resulting directly or indirectly from any act, neglect or default on his part while acting in the course of or in connection with his employment and without prejudice to the generality of the foregoing provisions in this Clause, every exemption, limitation, condition and liberty herein contained and every right, exemption from liability, defence and immunity of whatsoever nature applicable to the carrier or to which the carrier is entitled hereunder shall also be available and shall extend to protect every such servant or agent of the carrier acting as aforesaid and for the purpose of all the foregoing provisions of this Clause the carrier is or shall be deemed to be acting as agent or trustee on behalf of and for the benefit of all persons who are or might be his servants or agents from time to time (including independent contractors as aforesaid), and all such persons shall to the extent he or she be deemed to be parties to the contract in or evidenced by this Bill of Lading.


ADDITIONAL CLAUSES

A. Perishable Goods :
The Carrier or his Agent are not to be responsible for any loss or damage to and/or deterioration of Fruit, Orisons, Vegetables or perishable Goods of any kind whatsoever on board even if such loss, damage and/or deterioration result from a cause for which but for this clause the steamship would have been liable.

B. Liability :
As per the provisions of article 805 of the algerian maritime code, the liability of the Carrier shall in no case exceed the CIF value of the goods shipped hereunder provided it does not exceed 10 000 units of account per packages or 30 units of account per kilo of gross weight.

C. Iron and Steel:
Vessel not responsible for correct delivery and all expenses incurred at port of discharge consequent upon insufficient securing or marking will be payable by consignees unless :
a) every piece is distinctly and permanently marked with oil paint ;
b) every bundle is securely fastened, distinctly and permanently marked with oil paint and metal tagged, so that each piece or bundle can be distinguished at port of discharge.

D. Algerian :
Delivery Board in Algerian Ports. -Taxe de Plage- for account of the cargo.

 E.P. SKIKDA	DECLARATION D'ACCIDENT (1)	REF : FORM - ST - 05 - 03
	Parc à conteneur : _____ Magasin : _____ Terre-plein : _____ (2)	

L'agent de l'Entreprise Monsieur : _____
 Fonction : _____
 Signale avoir constaté le : _____ à _____

L'avarie causé à : (1)

- La marchandise : _____
- Conteneur N° : _____
- Entposé au niveau de : _____
- Appartenant à : (2) : _____
- Le conteneur objet de l'accident est : visité - non visité (1)

Déclare que l'avarie : (1 et 2)

- est causé par l'engin N° _____ appartenent à : (2) _____
- à une origine inconnue .

Circonstance de l'accident : _____

Dégâts apparents causés

- à la marchandise : _____
- au conteneur : _____
- à l'engin : _____
- Nom du Navire : _____ Date : _____

Visa du Conducteur ou de l'Agent

Visa du Chef de Service

(1) Rayer la mention inutile

(2) Indiquer si possible le propriétaire de la marchandise ou de l'engin


Wilhelmsen Ships Service

Wilhelmsen Ships Service Algeria SPA
 Capital 5.500.000 DA
 Adresse : Lotissement N°13 Section 28 Groupe. Act 31
 El Mohammadia, Alger Algerie
 TEL : +213 23 69 87 24/21 Fax : +213 23 69 87 25
 RC N° : 16/00-0016068B01 - NIF : 000116001606872
 NIS : 116010157855 - RIB : 01200001000606900238 CITI Bank

Le 14/04/2025 11:31

BON A DELIVRER**DESTINATAIRE**

Réceptionnaire : BOURICHE MOULOUD / NIF : 18019030009414101901
 Adresse : CITE LAMROUDJ AIN LEKBIRA SETIF ALGERIA

Armateur : SUARDIAZ MARSEILLE
 Port d'accostage : SKIKDA
 N° Voyage : 2514AS
 Accostage : 01/04/2025 12:12
 Port de chargement : MARSEILLE
 N° B/L : MRSSKI25040201
 Mode d'échange : B/L ORIGINAL

N° escale : 202500052
 Navire : PAULINE RUSS
 MRN (N° Gros) : 25A0033000177ICS (SIGAD : 515)
 Qual/Zone : POSTE 5
 Lieu de livraison : port skikda
 Echangé le : 14/04/2025

CRN (N° article)	Grp	Marque & Numéro	Désignation	Nombre Collis	Poids (KG)	Tare
0047	00	[.] VOLVO	CAMION VOLVO FH 440 CH 6X4 TRACTEUR CHASSIS HAUT A SUSP ARRIERE MECANIQUE NOUVEAU MODELE UNIT WEIGHT : 9.806 KG NW/GW TOTAL CONSIGNMENT : 1 RORO UNIT / 9.806 KG NW/ GWSERIE N° YV2RS02D5SB506454	1	9 806,000	0,000

Cachet et Signature



E P S SKIKDA

FICHE DE CARGAISON DU NAVIRE

NAVIRE :

Date Arrivée :

Poste a Quai :

Magasin N° :

Nom de L'importateur (selon manifeste) :

Désignation M/ ses	Nombre colis	Tonnage	Observations
M / ses en sacs			
M / ses en big bag			
M / ses en caisses et cartons			
M / ses en palettes			
M / ses en balles			
M / ses en fardeaux			
Conteneur 20			
Conteneur 40			
Camions			
Véhicules			
Remorques			
Colis			
Produit dangereux			

LE CHEF MAGASINIER

Référence

Form - MJ - 7 - 01

الملحق رقم 06: شهادة التأمين أو أي ضمان مالي آخر يتعلق بالمسؤولية عن الوفاة والإصابة الشخصية للمسافر

**CERTIFICAT D'ASSURANCE OU AUTRE GARANTIE
FINANCIÈRE RELATIVE À LA RESPONSABILITÉ EN CAS DE
MORT ET DE LÉSIONS CORPORELLES DES PASSAGERS**

Délivré conformément aux dispositions de l'article 4bis de la Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages

Nom du navire

Numéro ou lettres distinctifs

Numéro OMI d'identification du navire.....

Port d'immatriculation

Nom et adresse complète de l'établissement principal du transporteur qui assure effectivement le transport

.....

Il est certifié que le navire susmentionné est couvert par une police d'assurance ou autre

garantie financière satisfaisant aux prescriptions de l'article 4bis de la Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

Type de garantie

Durée de la garantie

Nom et adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants)

Nom

Adresse

.....

Le présent certificat est valable jusqu'au

Délivré ou visé par le Gouvernement de

.....

(nom complet de l'État) OU

Il conviendrait d'utiliser le texte suivant lorsqu'un État Partie se prévaut des dispositions du paragraphe 3 de l'article 4bis:

Le présent certificat est délivré sous l'autorité du Gouvernement de

..... (nom complet de l'État)

par (nom de l'institution ou de l'organisme) À le

(lieu) (date)

.....

..... (signature et titre du fonctionnaire
qui délivre ou vise le certificat)

Notes explicatives:

1 En désignant l'État, on peut, si on le désire, mentionner l'autorité publique compétente du pays dans lequel le certificat est délivré.

2 Lorsque le montant total de la garantie provient de plusieurs sources, il convient d'indiquer le montant fourni par chacune d'elles.

3 Lorsque la garantie est fournie sous plusieurs formes, il y a lieu de les énumérer.

4 Dans la rubrique "Durée de la garantie", il convient de préciser la date à laquelle celle-ci prend effet.

5 Dans la rubrique "Adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants)", il convient d'indiquer l'adresse de l'établissement

principal de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants).
Si nécessaire, il convient d'indiquer le lieu de l'établissement auprès duquel
l'assurance ou la garantie a été souscrite.

الملحق رقم 07: تصريح بالعملة الأجنبية وأشياء ذات القيمة خاصة بالمسافرين

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MINISTRE DES FINANCES
DIRECTION GENERALE DES DOUANES



وزارة المالية
المديرية العامة للجمارك

تصريح بالعملة الأجنبية وأشياء ذات القيمة
DECLARATION DE DEVISES ET OBJETS DE VALEUR
DECLARATION OF HOLDINGS CURRENCY AND VALUABLES

الإسم و اللقب _____
Nationalité (Nationality) _____
Nationalité (Nationality) _____
العنوان في الجزائر _____
العنوان في الخارج _____
رقم جواز السفر أو بطاقة الإقامة _____
Passeport ou Carte de Residence _____
Passport Number or residence _____
Profession _____
Profession _____
العنوان في الجزائر (Address in Algeria) _____
العنوان في الخارج (Address Abroad) _____

الواردات IMPORTATIONS

وصف و نوعية العملة، وسائل الدفع و المعادن الثمينة المصرح بها
Description and type of currency of paiement and valuables declared
Valeur ou poids / Value of Weight
القيمة أو الوزن
بالأرقام
En Chiffres / In Figures
بالأحرف
En Lettre / In Words

تبادل العملة الأجنبية (EXCHANGE) CHANGE /

التاريخ Date
مبلغ و نوعية العملة، الأجنبية المبدلة
Montant et Nature des devises cédées
Amount and type off currency given in exchange
تأشيرة المؤسسة المعتمدة
Visa de l'établissement Agréé
Stamp and signature of authorized exchange bureau

تبادل الأوراق المصرفية الجزائرية الباقية

التاريخ Date
مبلغ و نوعية العملة، الأجنبية المستفاد منها (من الحصة)
Montant et Nature des devises rétrocédées
Amount and type off currency given back
تأشيرة المؤسسة المعتمدة
Visa de l'établissement Agréé
Stamp and signature of authorized exchange bureau

تأشيرة الجمارك
Visa de la Douane
Customs Stamp

تاريخ و مكان توقيع صاحب التصريح
Date et lieu Signature de l'Intéressé
Traveller a signature alsó name of town and date

A
lc



فہرس

مقدمة:	أ،ب،ج.....
الفصل الأول: قيام المسؤولية المنشئة لدعاوى التعويض عن الرحلات البحرية.....	02.....
المبحث الأول: أركان المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري.....	03.....
المطلب الأول: ركن الخطأ.....	03.....
الفرع الأول: الخطأ في عقد النقل البحري للمسافرين.....	03.....
الفرع الثاني: الخطأ في عقد النقل البحري للبضائع.....	08.....
المطلب الثاني: ركن الضرر والعلاقة السببية.....	14.....
الفرع الأول: ركن الضرر.....	14.....
الفرع الثاني: ركن العلاقة السببية بين الخطأ والضرر في عقد النقل البحري للمسافرين والبضائع.....	23.....
المبحث الثاني: حالات الإعفاء من المسؤولية.....	24.....
المطلب الأول: حالات الإعفاء من المسؤولية في عقد النقل البحري للمسافرين.....	25.....
الفرع الأول: خطأ الغير.....	25.....
الفرع الثاني: خطأ المسافر.....	26.....
الفرع الثالث: القوة القاهرة.....	27.....
الفرع الرابع: الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الريان أو المرشد.....	29.....
المطلب الثاني: حالات الإعفاء من المسؤولية في عقد النقل البحري للبضائع.....	29.....
الفرع الأول: الأسباب عامة.....	30.....
الفرع الثاني: الأسباب الخاصة.....	35.....

40.....	الفصل الثاني: أحكام دعاوى التعويض الناشئة عن الرحلات البحرية.
41.....	المبحث الأول: شروط رفع الدعوى.
41.....	المطلب الأول: الشروط الموضوعية.
41.....	الفرع الأول: الصفة والمصلحة.
43.....	الفرع الثاني: أطراف دعوى المسؤولية.
51.....	المطلب الثاني: شروط الإجرائية.
51.....	الفرع الأول: الإخطار.
58.....	الفرع الثاني: الاختصاص القضائي.
63.....	المبحث الثاني: آثار دعاوى التعويض وتقدمها.
63.....	المطلب الأول: الحد الأقصى للتعويض للدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري.
64.....	الفرع الأول: الحدود القصوى للتعويض في مجال النقل البحري للمسافرين.
67.....	الفرع الثاني: الحدود القصوى للتعويض في مجال النقل البحري للبضائع.
68.....	المطلب الثاني: تقدم دعاوى التعويض عن المسؤولية.
68.....	الفرع الأول: تقدم دعوى التعويض في عقد النقل البحري للمسافرين.
72.....	الفرع الثاني: تقدم دعوى في عقد النقل البحري للبضائع.
80،79،78.....	خاتمة.
81.....	قائمة المصادر والمراجع.
82.....	الملاحق.

الملخص:

نظرا للأهمية البالغة للملاحة البحرية باعتبارها الركيزة الأساسية في الاقتصاد العالمي وتسهيل حركة نقل البضائع والمسافرين بين الدول، حيث أنّ هذا ما دفع المشرع بعناية خاصة لتنظيمها من خلال القانون البحري الجزائري المتضمن قواعد قانونية دقيقة، لاسيما فيما يتعلق بالحوادث البحرية وما يترتب عليها من أضرار، فنتيجة لما قد يقع أثناء الرحلات البحرية تؤدي إلى حدوث أضرار جسيمة سواء تلقت في عقد النقل البحري للمسافرين أو عقد النقل البحري للبضائع، وهو الأمر الذي يستدعي إخضاعها لتنظيم قانوني خاص، وقد أدّى الواقع العملي إلى نشوء العديد من النزاعات المرتبطة بهذه الحوادث ممّا أدى إلى بروز دعاوي التعويض كوسيلة قانونية للحصول على التعويضات المستحقة للمتضررين، وتشكل هذه الدعاوى نسبة معتبرة من القضايا المطروحة أمام القضاء، ولا يُستحق التعويض إلاّ بتوافر عناصر المسؤولية من ركن خطأ و ركن ضرر و ركن العلاقة السببية، وفي حال إنكار المسؤول لما نسب إليه أو حاول التهرب من دفع التعويض يضطر المتضرر إلى اللجوء إلى القضاء لرفع دعوى التعويض، مطالباً بحقه عن الضرر الذي لحق به بإتباع الإجراءات القانونية اللازمة.

الكلمات المفتاحية:

التعويض، عقد النقل البحري، المسافرين، البضائع، الخطأ، الضرر.

Summary:

given the significant importance of maritime navigation as a Fundamentals pillar of the global economy and its role in facilitating the movement of goods and passengers between countries, the Algerian legislator has given special attention to regulating it through maritime law, which includes precise legal rules, particularly regarding maritime accidents and the resulting damages.

Due to incidents that may occur during maritime voyages, severe damages can arise, whether related to the maritime transport of passengers or goods. This necessitates subjecting such matters to a specific legal framework. In practice, numerous disputes have emerged from these incidents, leading to the rise of compensation claims as a legal means to obtain rightful compensation for the affected parties.

These claims constitute a considerable portion of the cases brought before the courts.

Compensation is only granted when the elements of liability are established namely, the fault, the damage, and the causal link. If the party responsible denies the allegations or attempts to evade payment, the injured party is compelled to resort to the judiciary to file a compensation claim, demanding their right for the harm suffered by following the necessary legal procedures.

Key words:

Compensation, contract of maritime transport, passengers, goods, error damage.

