

التقادم في منازعات النقل البحري للبضائع الخطرة

Statute of limitations in maritime transport disputes
of dangerous goods

*ط.د. ليلى عبدات

د. موري سفيان

جامعة عبد الرحمان ميرة - بجاية

جامعة عبد الرحمان ميرة - بجاية

abdat.leila@univ-bejaia.dz

sofiane.mouri@univ-bejaia.dz

مخبر البحث حول فعالية القاعدة القانونية

مخبر البحث حول فعالية القاعدة القانونية

تاريخ الإرسال: 2022/07/17	تاريخ القبول: 2022/09/14	تاريخ النشر: 2022/10/13
---------------------------	--------------------------	-------------------------

ملخص:

يلجأ المضرور إلى استعمال حقه في المطالبة بالتعويض عن ما يلحقه من ضرر جراء نقل البضائع الخطرة، ويكون ذلك بواسطة رفع دعوى أمام الجهات القضائية المختصة، كما له حل النزاع عن طريق عرضه على هيئات التحكيم، إلا أن رفع هذه الدعوى مرهون بشرط إقامتها خلال مدة زمنية محددة قانونا حتى تسمع دعواه، وتختلف هذه المدة باختلاف نطاق الدعوى، كون هذه البضائع ذات طبيعة خطيرة، فإن الأضرار الناشئة عن نقلها قد تتجلى في صور متعددة، يمكن أن تخرج عن النطاق العقدي وتمس بالغير، وعليه نجد أن التشريعات والمعاهدات الدولية، قد فرقت في المواعيد المقررة للتقادم من دعوى لأخرى، وهذا ما سنلمسه من خلال مضمون هذا الدراسة.

الكلمات المفتاحية: التقادم، الناقل البحري، البضائع الخطرة، النقل البحري.

Abstract:

The aggrieved person uses his right to claim compensation for damages caused by the transport of dangerous goods through a lawsuit before the competent judicial authorities. He also has the right to resolve the dispute by presenting it before the arbitral tribunals. However, the filing of this case is subject to the requirement that

*المؤلف المرسل: ليلى عبدات

it be held within a legally specified period so that his case is heard. This period varies according to the scope of the case. Because these goods are hazardous, the damage caused by their shipping may manifest itself in multiple images that can go beyond the contractual scope and affect others. Accordingly, international legislation and treaties have differentiated the deadlines determined for statute of limitations from case to case. That is what we will conclude through the content of this study.

Keywords: Maritime carrier, Statute of limitations, dangerous goods, maritime carrier.

مقدمة:

تعرض الدعاوى المتعلقة بالنزاعات الناشئة عن نقل البضائع بحراً أمام القضاء، كما يمكن أيضاً اللجوء إلى التحكيم للفصل فيها، وتعتبر من أكثر القضايا شيوعاً، وكلما كانت البضائع المنقولة تتصف بالخطورة، ازداد تشعب وتعقد هذه القضايا، بتعدد صور الضرر الناشئ عنها، فيمكن نشوء أضرار تمس بالبيئة البحرية باعتبار أنها الوسط الذي يمارس فيه هذا النشاط، أو يلحق الضرر بممتلكات أو أشخاص خارج النطاق العقدي، فتنشأ أطراف جديدة في القضية غير أطراف عقد النقل البحري.

لابد من أن يتم رفع هذه المنازعات وفقاً لما يقتضيه القانون، فيجب إقامة الدعوى في المدة الزمنية المعينة لسماعها، فإذا مضت هذه المدة دون يستعمل المدعي حقه في رفع الدعوى فإن ذلك يؤدي إلى انقضائها بالتقادم، فبسكوته طيلة هذه الفترة يفقد تلك الحماية التي كانت مقرر له.

التقادم بشكل عام هو نظام مؤداه أن تمضي فترة يحددها القانون على الحق بعد نشأته أو استحقاق أدائه دون أن يباشره صاحبه، ويترتب عليه انقضاء هذا الحق¹، فإنه يقوم على واقعة سلبية هي سكوت صاحب الحق عن المطالبة به أو عن استعماله مدة معينة².

من المقرر أن الدفع بالتقادم دفع موضوعي لا يتعلق بالنظام العام، يجوز التمسك به في أي مرحلة تكون عليها الدعوى، ولو تم الدفع به لأول مرة أمام محكمة الاستئناف³، فإن

التقادم من النظم المتعلقة بالقواعد الموضوعية، وهذا ما يميزه عن مواعيد المرافعات، فهذه الأخيرة تقرها القوانين الشكلية لا موضوعية، فالغرض منها هو العمل على إسراع سير الخصومة والفصل فيها، في حين أن التقادم يقصد به إبراء المدين من دعوى لم يقم صاحبها برفعها في الميعاد المحدد⁴.

قد اعتنق المشرعون فكرة التقادم لاعتبارات عديدة؛ قد يكون أهمها ضمان استقرار العلاقات بين الأفراد داخل المجتمع، فإن نظام التقادم يبدو ضرورة حتمية للمصلحة الاجتماعية⁵، فهو يقوم على وجوب احترام الأوضاع المستقرة التي مضى عليها من الزمن ما يكفي للاطمئنان لها⁶، فبدون إقرار هذا المبدأ، فإن الفوضى وعدم الاستقرار في المعاملات سوف تعم البلاد؛ وهناك حالات أخرى للتقادم ترتكز على اعتبارات أخرى خاصة، فقد تركز على فكرة رعاية وحفظ المصالح الخاصة، لضمان استقرار المراكز القانونية⁷.

للاستفادة من الأحكام التي أوردها المشرع بشأن التقادم، لا بد من توافر بعض الشروط، أهمها يكمن في مرور المدة اللازمة والمحددة من قبل المشرع لعدم سماع الدعوى، فالمدعى عليه لا يستطيع التمسك والدفع بالتقادم كوسيلة لرد دعوى المدعي، إذا لم تمض المدة التي حددها المشرع؛ كما يجب أن يتمسك المدعى عليه ودفعه بمرور الزمان المانع من سماع الدعوى⁸.

لتحدد الأحكام القانونية التي تنظم دعاوى مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، فإنه من الضروري تمييز بين مسؤوليته العقدية وغير العقدية، لأن المسؤولية العقدية تنشأ عن الأضرار التي تلحق بالبضائع محل العقد، وتحكمها القواعد القانونية الواردة في القانون البحري والاتفاقيات الدولية في هذا المجال. أما عن المسؤولية غير العقدية تتحقق نتيجة الضرر الذي يلحق الغير، وتحكمها القواعد الخاصة بالمسؤولية عن الأشياء غير الحية التي نظم أحكامها القانون المدني.

على هذا يشهد نطاق التقادم اختلافاً، لأن هناك دعاوى ناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع الخطرة، تخضع للقواعد الواردة في القانون البحري؛ أما فيما يخص دعاوى المسؤولية المرفوعة من الغير، فلا تخضع لأحكام التقادم الواردة في قواعد القانون البحري والاتفاقيات الدولية في هذا الشأن، وإنما تخضع للقواعد العامة في التقادم الواردة في القانون المدني.

لأن دعوى المسؤولية المرفوعة من الغير الخارج عن نطاق العقد، في حال نشوء أضرار تلحق بالأشخاص أو الممتلكات بفعل البضائع الخطرة، تأسس على قواعد المسؤولية الناشئة عن الأشياء غير الحية، والحكم نفسه في حال نشوء أضرار تمس بالبيئة البحرية، لأنه عند الرجوع إلى القوانين التي تتعلق بحماية البيئة⁹ يظهر لنا خولها من أحكام قانونية تتصدى لمسألة تقادم دعاوي المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية بالمواد الخطرة، وعلى ذلك يتعين الرجوع إلى القواعد العامة الواردة في القانون المدني التي نظمت أحكام التقادم، لنتمكن من تحديد مدة التقادم التي تسري على دعوى مسؤولية الناقل البحري عن أضرار التلوث بالمواد الخطرة.

هذا ما يضعنا أمام إشكال يطرح نفسه بقوة؛ هل القواعد القانونية التي وضعها المشرع كافية لمواجهة تقادم مختلف دعاوي التعويض المتعلقة بالأضرار والخسائر جراء نقل البضائع الخطرة بحراً؟

تستوجب دراسة هذا الموضوع إتباع المنهج التحليلي، وذلك لأهميته في مثل هذه الدراسات. وكذا الاستعانة بالمنهج المقارن لإجراء مقارنة بين ما جاء به التشريع البحري الجزائري، ومعاهد بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، التي تضمنت بعض الأحكام المغايرة في خصوص هذا الموضوع عما جاء في كل من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، واتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، باعتبار أنهم أهم الاتفاقيات التي عالجت مسؤولية الناقل البحري للبضائع. وهو ما سنحاول بسطه في ثنايا المقال، من خلال الحديث عن نطاق التقادم ومدته (المحور الأول)، ومدة تقادم دعوى الرجوع على المسؤول الأصلي عن الضرر عند الالتزام بأداء التعويض للمضرور (المحور الثاني). وستكون أحكام التقادم الواردة في القانون البحري والاتفاقيات الدولية (قواعد لاهاي، قواعد هامبورغ وقواعد روتردام) هي محور حديثنا.

المحور الأول: نطاق التقادم ومدته

تتقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري في كنف معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أغسطس 1924، والمعروفة بقواعد لاهاي¹⁰، بمرور مدة سنة، ويبدأ احتساب هذه المدة من تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي

كان ينبغي تسليمها فيه، غير أن قواعد لاهاي أجازت تمديد هذه المدة، واشترط لذلك اتفاق طرفين على إطالة هذه المدة بعد قيام سبب الدعوى¹¹.

إلا أن قواعد لاهاي في خصوص المهلة المحددة للتقادم، لم تتفق مع كل من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، والمعروفة بقواعد هامبورغ، واتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، والمعروفة بقواعد روتردام، فبموجب هاتين الاتفاقيتين حددت مدة التقادم بعد انقضاء فترة زمنية قدرها سنتين¹².

يبدأ سريان مدة التقادم المحدد بسنتين في ظل قواعد هامبورغ وقواعد روتردام، من يوم قيام الناقل بتسليم البضاعة أو بتسليم جزء منها، أو في حالة عدم تسليم البضائع، من آخر يوم كان ينبغي أن يسلمها فيه، غير أنه لا يحتسب ضمن هذه الفترة اليوم الذي تبدأ فيه مدة التقادم في حساب هذه المدة¹³. ولم تتعرض المعاهدتين لمسألة تقصير هذه المدة، لكن يجوز للشخص الذي تُقدم المطالبة تجاهه أن يمدد تلك الفترة في أي وقت أثناء سريانها بتوجيه إعلان إلى المطالب¹⁴.

تهدف كل من قواعد هامبورغ وروتterdam من وضع هذه المدة الطويلة تحقيق مصلحة الشاحن، لأن إذا كانت مدة التقادم قصيرة، فإن الأمر يتعذر معه على صاحب الحق في البضاعة حصوله على حقوقه بسهولة، وأيضا قصد تحقيق التوافق بين مدة التقادم في نقل البضائع بحراً ومدة التقادم في أنواع النقل الأخرى¹⁵.

قد اتفق المشرع الجزائري مع قواعد لاهاي في خصوص المهلة المحددة لرفع دعوى المسؤولية على الناقل البحري، باعتبار أن جل أحكام القانون البحري في خصوص مسؤولية الناقل البحري قد تم استنباطها من أحكام قواعد لاهاي، فنجد أن المشرع الجزائري بموجب القانون البحري قد حددها هذه المهلة بمدة سنة¹⁶. لكن المشرع الجزائري لم يتصدى للطريقة التي يتم بها احتساب مدة تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري، كما فعلت كل من قواعد لاهاي، هامبورغ وروتterdam، وعلى هذا يستوجب الرجوع للقواعد العامة الواردة في أحكام القانون المدني¹⁷.

في هذا الخصوص نجد قرار قضائي صادرة عن المحكمة العليا¹⁸، تعرض لهذه المسألة، حيث حدد تاريخ بدء سريان مهلة تقادم كل دعوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار المقدرة بسنة، حيث يبدأ حسابها من تاريخ الاستلام النهائي للبضاعة إلى تاريخ الدعوى.

أما بشأن تقصير أو تمديد مدة تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري، فإن المشرع الجزائري في القانون البحري، لم يتضمن نص يجيز تقصير مدة التقادم، إلا أنه تضمن حكماً في شأن إطالة هذه المدة، فأجاز تمديدها إلى عامين، لكن تطلب لصحة هذا التمديد اتفاق الأطراف على ذلك، ووجوب أن يكون بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى¹⁹.

كما تضمن القانون البحري الجزائري حكماً قانونياً آخر يتشابه مع مضمون حكم قواعد هامبورغ وروتدام، يبدأ تاريخ سريان مهلة السنتين من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب فيه التسليم²⁰. وقد عرف المشرع الجزائري التسليم²¹؛ أنه تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن²².

بالرجوع إلى مضمون النصوص القانونية الواردة في الاتفاقيات الدولية السابق ذكرها، وكذا مضمون أحكام القانون البحري الجزائري، يتضح لنا أنه عند تحديد مدة تقادم، هناك من في وسع في نطاق الدعاوي التي تدخل في هذه المهلة، في حين هناك من ضيق في نطاقها.

تسقط بالتقادم أية دعوى تتعلق بنقل البضائع بموجب قواعد هامبورغ، إذا لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين²³، فتسري هذه المهلة على أي دعوى تتعلق بنقل البضائع، فلم تقصرها على دعوى مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها، فبالإضافة إلى هذه الدعوى نذكر مثلاً دعاوي الناقل ضد الشاحن أو المرسل إليه المتعلقة بالمطالبة بأجرة النقل، دعاوي المسؤولية عن الخسارة أو الأضرار اللاحقة بالناقل من جراء خطأ أو إهمال الشاحن أو مستخدموه²⁴.

غير أنه لا يشمل نطاق المدة الخاصة بالتقادم في كنف قواعد لاهاي، كافة الدعاوي المتعلقة بتنفيذ عقد النقل البحري، وإنما حصرتها في دعوى مسؤولية الناقل البحري المتعلقة بهلاك أو تلف البضاعة فقط²⁵.

أما فيما يخص قواعد روتردام نجد أنه لا يجوز بموجبها أن تقام الإجراءات القضائية أو أيضا الإجراءات المتعلقة بالتحكيم فيما يتعلق بالمتطلبات أو النزاعات الناجمة عن الإخلال بواجب من الواجبات التي المنصوص عليها في هذه الاتفاقية بعد انقضاء فترة قدرها سنتان²⁶.

بالرجوع لأحكام القانون البحري الجزائري يتبين لنا أنه في خصوص مدة التقادم هناك مواطن اتفاق مع قواعد لاهاي، ومواطن اتفاق مع قواعد هامبورغ في أحكامها؛ فنجد أن المشرع الجزائري قد حدد مهلة سنتين فيما يخص تقادم الدعاوى الناتجة من عقد النقل البحري²⁷، ويشمل ذلك الدعوى المرفوعة من قبل الشاحن أو المرسل إليه أو من يحل محل أيهما في حقوق اتجاه الناقل البحري، نذكر عل سبيل المثال شركة التأمين²⁸، وهي نفس المحددة لتقادم كل دعوى ناتجة عن الخسائر المشتركة²⁹. فإن المشرع بذلك قد قصد تحقيق التوافق بين مدة التقادم في دعاوى الناتجة عن نقل البضائع بحراً ومدة التقادم في دعاوى أخرى في نفس المجال.

فهناك تقارب بين حكم التقادم الذي حدده المشرع الجزائري بمهلة سنتين فيما يخص تقادم الدعاوى الناتجة من عقد النقل البحري، مع المهلة المحددة في قواعد هامبورغ، إلا أن هذه الأخيرة نجد أنه وسعت من نطاق الدعاوى التي تسقط بالتقادم فهي تشمل جميع الدعاوى التي تتعلق بنقل البضائع، في حين يطبق ما تضمنه القانون البحري الجزائري على الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري، هذا ما يعني أن هذه مدة سنتين تخضع لها الدعاوى الناشئة عن المسؤولية العقدية.

أما فيما يخص مهلة سنة³⁰؛ فإنها لا تطبق إلا على دعاوى المسؤولية الموجهة ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة شحن³¹. فإن المشرع الجزائري قد خص دعوى مسؤولية الناقل البحري بتقادم قصير، هذا ما يجسد رغبته في وضع حد للمنازعات المتعلقة بالنقل، في أسرع وقت لحماية الناقل، حتى لا تتراكم عليه قضايا التعويض فيعجز عن الوفاء بها هذا من جهة³²، ومن جهة أخرى قد يكون القصد من هذه المدة القصيرة، أيضا حماية الناقل البحري من المتطلبات المتأخرة، رغبة من المشرع في إنهاء المنازعات الناشئة عن النقل البحري خشية ضياع معالم الإثبات³³.

بالرغم من سقوط دعوى مسؤولية الناقل عن فقدان أو الأضرار اللاحقة بالبضائع المسببة من قبل أخطاء تابعيه التجارية بمرور سنة، إلا أن هذه المهلة لا تسري على تابعيه،

فالدعاوي التي تقام عليهم يسري عليها مرور الزمن طبقا للقواعد العامة على اعتبار أن هذه المهلة تخص سقوط دعوى مسؤولية الناقل فقط³⁴. والدليل على هذا نجده في مضمون أحكام قواعد لاهاي³⁵ وأحكام القانون البحري الجزائري³⁶، حيث بموجبهما يجوز للتابع التمسك بالتحديدات والإعفاءات من المسؤولية التي يمكن للناقل التمسك بها، ولم يمنح مندوبي الناقل حق الاستفادة من التقادم المقرر للناقل البحري.

تجدر الإشارة هنا أنه تسري أحكام التقادم سواء تم رفع الدعوى أمام القضاء أو اتفق على إحالتها إلى التحكيم، وفي هذا الخصوص قد صرحت قواعد هامبورغ على تأكيد هذا المعنى خشية تفاوت الأحكام الخاصة بالتحكيم في مختلف القوانين الوطنية³⁷. وكذلك فعلت قواعد روتردام فنجد ذكرت أن حكم التقادم يشمل الإجراءات التحكيمية أيضا إلى جانب الإجراءات القضائية. في حين أن قواعد لاهاي لم تذكر ذلك، ولقد سار المشرع الجزائري مسار قواعد لاهاي، حيث أنهم لم يحددوا نوع الدعاوى؛ قضائية كانت أم تحكيمية.

المحور الثاني: تقادم دعوى الرجوع على المسؤول

إلى جانب الأحكام الخاصة بتقادم الدعاوى الناشئة عن النقل البحري للبضائع، وأحكام تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري، أقرت المعاهدات الدولية والقانون البحري الجزائري حكما خاصا بتقادم دعوى الرجوع.

يتحدث في هذا الحكم عن مدة تقادم دعوى المسؤولية العائد حق رفعها إلى من وجهت إليه دعوى تعويض عن الهلاك أو تلف البضائع بمواجهة غيره من الملتزمين في عقد النقل البحري، وهي ما تسمى بدعوى الرجوع، كرجوع الناقل على تابعيه أو رجوعه على الناقل الفعلي أو تابعيه في حال سؤى المطالبة عوضا عنهم أو أقيمت دعوى التعويض عليه بدلا عنهم (أي المسؤولين شخصا عن الضرر)، فأجاز له هذا الحكم تقديم دعوى على مسبب الضرر (غيره من الملتزمين في العقد) شرط أن ترفع في المهلة المحددة³⁸.

يجوز بموجب قواعد لاهاي رفع دعوى الرجوع ضد الغير (ضد طرف ثالث)، ولو بعد انقضاء مهلة سنة -الخاصة بتقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري المتعلقة بهلاك أو تلف البضاعة-، إذا تم ذلك في غضون المهلة التي يحددها قانون المحكمة التي تنظر في الدعوى،

ومع ذلك، لا يجوز أن تقل هذه الفترة عن ثلاث أشهر من يوم قيام رافع دعوى رجوع بتسوية المطالبة أو من تاريخ الذي يكون قد تم فيه إبلاغه بالدعوى المرفوعة ضده³⁹.

توضيحا لذلك لو افترضنا أن الناقل سوّ ودياً المطالبة الموجهة إليه بدفع التعويض أو تم إبلاغه بدعوى التعويض قبل شهر من نهاية مرور سنة من تسليمه البضائع، فيكون له ثلاثة أشهر ابتداء من التسوية أو يوم إبلاغه الدعوى لإقامة دعوى رجوع على مسبب الضرر أو إدخاله في الدعوى المقامة عليه، فنلاحظ أن مدة السنة لتقادم دعوى مسؤولية الناقل قد انقضت في هذا الحال بالرغم من ذلك لا يحول هذا الأمر دون رفع دعوى الرجوع في المدة المحددة، هذا في الفرض الذي لا يسمح قانون الدولة التي يتخذ فيها الإجراء برفع مثل هذه الدعوى بمهلة تزيد على ثلاثة أشهر⁴⁰.

عالجت قواعد هامبورغ دعاوي الرجوع بالنسبة لكل شخص يحمل مسؤولية له أن يقيم دعوى تعويض حتى وأن انقضت مدة التقادم -دعاوي التي تتعلق بنقل البضائع خلال مدة سنتين - إذا أقيمت الدعوى في حدود المهلة المسموح بها في قانون الدولة التي تتخذ الإجراءات، على ألا تقل المهلة المسموح بها عن 90 يوماً، التي تبدأ من اليوم الذي قام فيه المدعى بدعوى الرجوع بتسوية المطالبة بحقه أو اليوم الذي ابلاغ فيه بإعلان الدعوى المقامة عليه⁴¹. وقد تطابق حكم قواعد هامبورغ مع مضمون أحكام قواعد روتردام بخصوص دعاوي الرجوع وتقادمها⁴².

ففي حال قيام الدعوى التي يرجع بها الناقل المتعاقد، الذي رفعت ضده دعوى المسؤولية عن كل الأضرار التي أصابت المرسل إليه، ضد الناقل الفعلي لمطالبته بتحمل نصيبه في التعويض، ومثل هذه الدعوى تتقادم بمرور تسعين يوماً من تاريخ قيام الناقل المتعاقد بالوفاء أو اليوم الذي ابلاغ فيه بإعلان الدعوى المقامة عليه، ولو انقضت مدة سنتين، ولتوضيح ذلك نضرب المثال الآتي؛ أقام الشاحن أو صاحب الحق في استلام البضاعة دعوى ضد الناقل المتعاقد بعد مضي 23 شهراً من تسليم البضائع، فيكون للناقل المتعاقد 90 يوماً من تاريخ قيام الناقل المتعاقد بالوفاء أو اليوم الذي ابلاغ فيه بإعلان الدعوى المقامة عليه، لإدخال الناقل الفعلي في الدعوى أو لإقامة دعوى رجوع مستقلة على الناقل الفعلي⁴³.

كذلك الحكم متى قام الناقل المتعاقد بالوفاء اختياراً بكل التعويض قبل أيام من انقضاء سنتين من تاريخ تسليم البضائع، إذ يكون له رفع دعواه بالرجوع على الناقل الفعلي خلال تسعين يوماً من التاريخ الذي قام فيه بالوفاء بالتعويض⁴⁴، وهذا معناه أن دعوى الرجوع يمكن أن ترفع بعد انقضاء مدة السنتين⁴⁵.

كما يتضح من أحكام قواعد هامبورغ وقواعد روتردام أنهما قد منحتا حق رفع دعوى تعويض، لكل شخص تلقى على عاتقه المسؤولية عن غيره من المسببين الفعليين للأضرار. على عكس قواعد لاهاي التي حصرتها فقط على دعاوى رجوع الناقل على غيره.

تحليل كل من قواعد هامبورغ⁴⁶ وروتterdam⁴⁷ في هذا الصدد لأحكام قانون دولة القاضي، إذ يجوز بموجبهما الرجوع على المسؤول، ولو انقضت مدة تقادم دعوى مسؤولية الناقل، في حدود المدة المقررة في قانون الدولة التي تتخذ فيها الإجراءات. ومع ذلك تضع الاتفاقيتين حداً أدنى للمدة التي يحق خلالها للناقل الرجوع على المسؤول حتى تضمن قدرًا من الحماية الواجبة للناقلين. وفي ذلك تقضي الاتفاقية بأن المدة المقررة للرجوع لا يمكن أن تقل في جميع الأحوال عن تسعين يوماً اعتباراً من تاريخ الوفاء بالتعويض إن تم اختياراً أو من تاريخ إعلان بصحيفة الدعوى⁴⁸.

يتضح من ذلك أنه في حالة تحديد قانون دولة القاضي مدة أطول للرجوع على المسؤول في المدة المشار إليها وجب العمل بحكم هذا القانون. أما إذا كانت المدة التي يقرها القانون تقل عن تسعين يوماً للناقل مع ذلك الرجوع على المسؤول خلال تسعين يوماً⁴⁹.

تحدث أيضاً المشرع الجزائري عن دعوى الرجوع وتقادمها، في ظل القانون البحري الجزائري الذي يسمح برفع دعاوى الرجوع حتى بعد انقضاء مهلة سنة، ولكن بشرط أن لا تتعدى مدة ثلاث أشهر، ويبدأ احتساب هذه المدة من اليوم الذي قام فيه المدعي (من رفع دعوى الرجوع) بتسديد المبلغ المطالب به أو من اليوم الذي استلم فيه المدعي تبليغ الدعوى⁵⁰. على سبيل المثال نذكر دعوى الرجوع التي تخص المؤمن لتحصيل حقوقه، في حدود المبلغ الذي سدده للمؤمن له، فيحق له رفع هذه الدعوى حتى بعد انقضاء أجل السنة المقررة بدعوى المرسل إليه، على أن يتم ذلك خلال ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدد فيه رافع دعوى الرجوع المؤمن، المبلغ المطلوب به تعويضاً عن الخسائر⁵¹.

الخاتمة:

من خلال كل ما سبق يمكن القول أن تقادم المنازعات التي تتعلق بنقل البضائع تخضع لتنظيم قانوني ملزم، ولا بد من التقيد بالمهلة المحدد قانوناً لرفع الدعوى حتى لا يفقد المضرور حقه في رفعها.

ولقد خالصنا لجملة من النتائج نوجزها فيما يلي:

- يعد التقادم سبب من الأسباب القانونية التي أكد فيها المشرع على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية.
- مدة الانقضاء هي المدة التي يسعى من وراءها المشرع الجزائري عدم إطالة أمد النزاعات فإن كل دعوى تنشأ عن نزاع يتعلق بفقدان أو أضرار لاحقة بالبضائع المنقولة تنقضي بمرور سنة مع إمكانية تمديدها إلى عامين، أما الدعاوى التي تنتج عن عقد النقل البحري فإن تقادمها مقرر بسنتين تحسب من اليوم الذي يتم فيه تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب فيه التسليم، وأما عن دعاوى الرجوع يمكن رفعها بعد انقضاء المدتين السابق ذكرهما في أجل لا يتعدى ثلاث أشهر يبدأ سريانها من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو من يوم استلامه تبليغ بالدعوى.
- وجود تشابه بين تنظيم المشرع الجزائري لأحكام تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري التي تتعلق بفقدان أو أضرار اللاحقة بالبضائع المنقولة مع قواعد لاهاي، وأيضاً تتقارب مدة التقادم الخاصة بالدعاوى التي تنتج عن عقد النقل البحري مع قواعد هامبورغ وقواعد روتردام مع وجود اختلاف في نطاق الدعاوى التي تشملها هذه المدة.
- على الرغم من تأثر المشرع الجزائري بقواعد لاهاي إلا أنه لم يتبعها في بعض المواطن مثلما فعل في المادة 1/743 من القانون البحري، حين ما تحدث عن تقادم كل دعوى ضد الناقل بسبب الفقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة والمحددة بمرور سنة، فلم يبين تاريخ بدأ سريان هذه المدة، على عكس قواعد لاهاي بموجب المادة 4/6/3 منها، حددت تاريخ بدأ سريان هذه المدة من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذي كان ينبغي تسليمها فيه.
- لقد وضعت المعاهدات الدولية وكذا التشريع البحري الجزائري حكماً خاصاً بتقادم دعوى رجوع من وجهت إليه المطالبة على غيره من المسؤولين.

- يتقرر الحق في دعوى الرجوع ولو بانقضاء مدة تقادم دعوى المسؤولية، ففي هذا الفرض يحق الرجوع على المسؤول خلال مدة المقررة للرجوع ولو انقضت مدة تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري عن هلاك أو تلف البضائع.
- تصدى القانون البحري الجزائري للأحكام المتعلقة بتقادم كل دعوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة، إلا أن هذه الأحكام فيها نوع من عدم الشمول، فهي لا تتماشى مع جميع القضايا، باعتبار أن البضائع خطرة فهي ذات أخطار استثنائية، وقد تلحق بالغير، خاصة في القضايا التي تتعلق بالضرر الذي يلحق البيئة البحرية، والأضرار البيئة لها طابع خاص يميزها عن غيرها من الأضرار.
- سكوت المشرع الجزائري عن إثارة الأحكام المتعلقة بتقادم دعوى مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق بالغير، الخارج عن إطار عقد النقل البحري، يترتب عليه تطبيق القواعد العامة، إلا أن هذه القواعد غير كافية في مواجهة الأضرار اللاحقة بالغير، وخاصة الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية.

الهوامش :

¹ يوجد نظام يشتهر مع التقادم المسقط وهو نظام السقوط، والتميز بينهما من أدق المسائل وأكثرها إثارة للجدل بين الفقهاء؛ ففي رأى الأول أن ما يميز السقوط عن التقادم هو أن الحق محدود في الزمن، فإذا مر الزمن المحدد انقضى الحق نهائياً، فالزمن عامل مشترك بين النظامين. ولكن هناك في التقادم عاملاً آخر يضاف إلى زمن، ففي نظام التقادم المسقط هناك قرينة على الوفاء أو الإبراء قائمة على أساس عدم المطالبة من جانب الدائن، أم في السقوط فليس شيء من ذلك، فما يميز السقوط أنه يؤدي إلى سقوط الحق دون افتراض التنازل أو الإبراء من جانب صاحب الحق؛ ويذهب رأى ثاني إلى أن العنصر الأساسي في التقادم هو عدم المطالبة بموضوع الحق عن طريق الدعوى وليس مرور الزمن سوى عامل ثانوي، أما في السقوط فإن مرور الزمان المحدد لاستعمال الحق هو العامل الرئيسي، أما فعود صاحب الحق عن المطالبة فهو العامل الثانوي، أما الرأى الثالث يبحث على أساس لهذه التفرقة في اختلاف المصدر، فمصدر التقادم الوحيد هو القانون، في حين أن مصدر السقوط إلى جانب النص القانوني قد يكون اتفاق ذوي الشأن أو حكم قضائي؛ للمزيد من التفاصيل أنظر: عبد الحميد الشواربي، أسامة عثمان، أحكام التقادم في ضوء القضاء أو الفقه، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1996، ص ص 21-22.

² محمد وحيد الدين سوار، شرح القانون المدني الحقوق العينية الأصلية، ج2، أسباب كسب الملكية، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1999، ص 267.

³ الدفع الموضوعية هي وسيلة تهدف إلى دحض ادعاءات الخصم. ويمكن تقديمها في أية مرحلة كانت عليها الدعوى؛ هذا ما نصت عليه المادة 48 من قانون 09-08، مؤرخ في 18 صفر عام 1429 الموافق 25 فبراير سنة 2008 يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج.ر.ج عدد 21، مؤرخ في 17 ربيع الثاني في عام 1424 هـ الموافق 23 أبريل سنة 2008م.

⁴ عبد الحميد الشواربي، أسامة عثمان، المرجع السابق، ص 23.

⁵ من الاعتبارات والمبررات التي يقوم عليها التقادم؛ قرينة براءة ذمة المدين لأن سكوت الدائن طوال هذه المدة دليل على أنه إما استوفى حقه أو أنه أبرأه منه، وأيضاً رغبتنا من المشرع في عدم إرهاب المدين بمنع تراكم الديون عليه، بحيث إذا تراكمت هذه الديون

عليه لسنوات طويلة فإن المشرع ومنعا للتعسف يسقط عنها ما مضى عليه من الزمن مدة طويلة، كما أن التقادم يتأسس على فكرة وجوب معاقبة الدائن المهمل المتخاذل الذي ترك كل هذا الوقت يمضي دون أن يطالب بحقه؛ للمزيد من التفاصيل أنظر في ذلك: أحمد خالدي، التقادم وأثاره في القانون المدني الجزائري على ضوء اجتهاد المحكمة العليا ومجلس الدولة، ط2، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2017، ص ص 18-19.

⁶ على عوض حسن، الدفع بالتقادم والسقوط والإنقضاء، دار المطبوعات الجامعية، أسكندرية، 1996، ص 11.

⁷ فرهاد حاتم حسين، عوارض المسؤولية المدنية دراسة تحليلية مقارنة، ط1، منشورات حلبي الحقوقية، بيروت، 2014، ص ص 413-415.

⁸ نفس المرجع، ص ص 416-418.

⁹ قانون رقم 10-03 مؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1424 الموافق 19 يوليو سنة 2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج.ج. عدد 43، مؤرخ في 20 جمادى الأولى عام 1424 هـ الموافق 20 يوليو سنة 2003 م.

¹⁰ *Convention pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles, le 25 août 1924. L'Algérie l'a ratifiée par le Décret n°64-71 du 2 mars 1964 portant adhésion de la république algérienne démocratique et populaire à la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, journal officiel n°28, vendredi 3 avril 1964.*

¹¹ نجد الإشارة هنا أنه قد تم تعديل نص المادة 4/6/3 بموجب بروتوكول 1968/02/23 تعديل المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة ببروكسل في 25/08/1924، أنظر في ذلك:

Article 3/6/4 CONVENTION DE BRUXELLES DU 25 AOUT 1924 Pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance modifiée par le protocole du 23 février 1968 et par le protocole du 21 décembre 1979, voir le site : https://www.idit.fr/legislation/documents/Conv_Brlles_25aout1924_amendee1968et79.pdf, consulté le 12/03/2022.

¹² أنظر في ذلك المادة 1/20 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الجمعية العامة للأمم المتحدة، الموقعة بهامبورغ، في 31 مارس 1978؛ المادة 1/62 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعمود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، الجمعية العامة للأمم المتحدة، الموقعة بروتردام، في 11 ديسمبر 2008؛ منشورات الأمم المتحدة، الأمم المتحدة، فيينا، 2009.

¹³ أنظر في ذلك الفقرتين الثانية والثالثة من المادة 20 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، السالفة الذكر؛ الفقرة الثانية من المادة 62 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعمود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، السالفة الذكر.

¹⁴ هذا ما نصت عليه المادة 63 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعمود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، السالفة الذكر؛ تقابلها الفقرة الرابعة من المادة 20 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، السالفة الذكر.

¹⁵ حياة حوياد، التقادم في دعاوى عقد النقل البحري، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد الثاني، العدد الأول، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، وهران، 2015، (141-156)، ص 144.

¹⁶ أنظر في ذلك: أنظر في ذلك المادة 1/743 من أمر رقم 76-80، مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976، يتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية، العدد 29، الصادرة 21 ربيع الثاني عام 1397 هـ الموافق 10 أبريل سنة 1977 م. (المعدل والمتمم).

¹⁷ في ظل القانون المدني الجزائري تحسب مدة التقادم بالأيام لا بالساعات، ولا يحسب اليوم الأول وتكمل المدة بانقضاء آخر يوم منها؛ هذا ما قضت المادة 314 أمر رقم 75-58، مؤرخ في 20 في رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975، يتضمن القانون المدني، الجريدة الرسمية، العدد 78، الصادرة في 24 رمضان عام 1395 هـ الموافق 30 سبتمبر سنة 1975 م. (معدل ومتمم)

¹⁸ قضت المحكمة العليا أنه " من المقرر قانونا أن تقادم كل دعوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور مدة عام كامل، وأن القضاء بخلاف ذلك يعد مخالفة صريحة للقانون. ولما ثبت من قضية

الحال- أن مهلة السنة غير مكتملة بين تاريخ الاستيلاء النهائي للبضاعة وتاريخ تسجيل الدعوى القضائية ضد الناقل البحري، فإن قضاة الاستئناف بفصلهم من جديد، بتقادم الدعوى، قد أخطأوا في تطبيق القانون ويتعين بذلك نقض قرارهم". هذا ما في ملف رقم 114891، قرار بتاريخ 1994/02/07، الغرفة التجارية والبحرية، المحكمة العليا، المجلة القضائية، العدد الثاني، الجزائر، 1994، ص 163.

¹⁹ المادة 2/743 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر.

²⁰ المادة 742 من نفس الأمر.

²¹ ثمة قرارات قضائية كثيرة اعتبرت أن عملية التسليم تحقق بمجرد تفريغ البضاعة في الميناء؛ أنظر في ذلك قرارات قضائية في هذا المعنى:

- قرار صادر عن مجلس قضاء الجزائر بتاريخ 1988/02/04، اعتبر أن عملية التسليم قد تحققت بمجرد تفريغ البضاعة في الميناء، هذا ما عرض هذا القرار للنقض وإبطال بعد أن تم الطعن فيه أمام المحكمة العليا، وقد جاء في قرارها الآتي: "من المقرر قانوناً أن يبدأ عقد النقل البحري بمجرد ما يأخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليمها إلى المرسل إليه، ومن ثم فإن القضاء بما يخالف هذا المبدأ يعد مخالفاً للقانون. ولما كان من الثابت- في قضية الحال- أن قضاة الموضوع عندما اعتبروا تفريغ البضاعة في الميناء بمثابة تسليمها إلى المرسل إليه وأعفوا بذلك الناقل من المسؤولية أخطأوا في تطبيق القانون. ومتى كان ذلك إستوجب نقض القرار المطعون فيه": أنظر في ذلك ملف رقم 83958، صادر بتاريخ 1991/06/30، صادر عن الغرفة التجارية والبحرية، المحكمة العليا، المجلة القضائية العدد الأول، الجزائر، 1993، ص ص 94-96.

- قرار الصادر عن المحكمة العليا اعتبر أن قرار قضاة مجلس الجزائر قد أخلطوا بين التسليم والتفريغ وبذلك قد خرخوا القانون وعرضوا قضائهم للنقض؛ أنظر في ذلك ملف رقم 112383، قرار بتاريخ 1994/01/17، صادر عن الغرفة التجارية والبحرية، المحكمة العليا، المجلة القضائية العدد الثالث، الجزائر، 1994، ص 132.

²² عرف المشرع الجزائري التسليم، بموجب المادة 2/739 من الأمر رقم 76-80، السالف الذكر؛ (تجدر الإشارة هنا أن المادة 739 معدلة ومتممة بموجب المادة 45 من قانون رقم 98-05 مؤرخ في أول ربيع الأول عام 1419 الموافق 25 يونيو سنة 1998، يعدل ويتمم الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر 1976، والمتضمن القانون البحري، ج.ج.ج عدد 47، صادر 3 ربيع الأول 1419 هـ الموافق 27 يونيو 1998م).

²³ أنظر في ذلك الفقرة الأولى من المادة 20 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، السالفة الذكر.

²⁴ وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، ط 1، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2011، ص 290.

²⁵ Voir : Article 3/6/4 CONVENTION DE BRUXELLES DU 25 AOUT 1924 Pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance modifiée par le protocole du 23 février 1968 et par le protocole du 21 décembre 1979, Op.cit.

²⁶ هذا ما ورد ذكره في الفقرة الأولى من المادة 62 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، السالفة الذكر.

²⁷ المادة 742 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر.

²⁸ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، ج 2، النقل البحري للبضائع، مكتبة ومطابع الإشعاع، الإسكندرية، 1993، ص 202.

²⁹ أنظر في ذلك:

- المادة 331 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر.

- ملف رقم 158869، قرار بتاريخ 1998/11/13، الغرفة التجارية والبحرية، المحكمة العليا، المجلة القضائية، العدد الثاني، الجزائر، 1999، ص 112.

³⁰ في هذا الصدد صدر قرار عن المحكمة العليا نقض وأبطل القرار الصادر عن مجلس قضاء بجاية بتاريخ 1986/04/02 من المقرر قانوناً، أن تقادم كل دعوى، ضد الناقل، بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن، بمرور عام واحد أو عامين، باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث، ومن ثم فإن القضاء بما يخالف هذا المبدأ يعد مخالفاً للقانون. ولما كان

من الثابت في قضية الحال، أن المجلس القضائي لما قضى بقبول دعوى التعويض التي رفعت بعد مرور أكثر من سنتين (29 شهر) يكون قد خالف القانون ومتى كان كذلك، استوجب نقض القرار المطعون فيه؛ ملف رقم 59288، بتاريخ 09/07/1989، الغرفة التجارية والبحرية، المحكمة العليا، المجلة القضائية، العدد الأول، الجزائر، 1991، ص 81.

³¹المادة 743 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر.

³²سيد أحمد بن ددوش، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد الخامس، العدد الأول، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2018، (312-325)، ص 320.

³³شريف الطباخ، التقادم المدني والجنائي في ضوء القضاء والفقه، الكتاب الذهبي، (د.م.ن)، 2002، ص 21.

³⁴وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 265.

³⁵Voir Article 4 bis/2 CONVENTION DE BRUXELLES DU 25 AOUT 1924 Pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance modifiée par le protocole du 23 février 1968 et par le protocole du 21 décembre 1979, Op.cit.

³⁶أنظر في ذلك: المادة 814 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر.

³⁷هاني دويدار، المرجع السابق، ص 201.

³⁸وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 269.

³⁹Voir : Article 3/6 bis, CONVENTION DE BRUXELLES DU 25 AOUT 1924 Pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance modifiée par le protocole du 23 février 1968 et par le protocole du 21 décembre 1979.

⁴⁰وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 269.

⁴¹أنظر في ذلك المادة 5/20 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، السالفة الذكر.

⁴²للمزيد من التفاصيل انظر المادة 64 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، السالفة الذكر؛ والتي نصت على أنه: يجوز للشخص الذي تلقى عليه المسؤولية أن يرفع دعوى تعويض بعد انقضاء الفترة المنصوص عليها في المادة 62، إذا رفعت دعوى التعويض في غضون أبعده الأجلين:

1- الوقت الذي يسمح به القانون المنطبق في الولاية القضائية التي ترفع فيها الدعوى؛ أو

2- تسعين يوما تبدأ من اليوم الذي يكون فيه رافع دعوى التعويض قد سوى المطالبة أو بلغ بالإجراءات المتعلقة بالدعوى المرفوعة عليه، أيهما كان أسبق."

⁴³محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، ط4، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993، ص 399.

⁴⁴نفس المرجع، ص 399-400.

⁴⁵وهو ما تجيزه قواعد هامبورغ بقولها " الشخص الذي يحمل مسؤولية له أن يقيم دعوى تعويض حتى وان انقضت مدة التقادم المنصوص عليها في الفقرات السابقة..."، هذا ما جاء في نص الفقرة الخامسة من المادة عشرون من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، السالفة الذكر؛ وأيضا قواعد روتردام بقولها " يجوز للشخص الذي تلقى عليه المسؤولية أن يرفع دعوى تعويض بعد انقضاء الفترة المنصوص عليها في المادة 62..."، هذا ما نصت عليه المادة 64 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، السالفة الذكر.

⁴⁶أنظر في ذلك الفقرة الخامسة من المادة عشرون من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، السالفة الذكر؛ التي نصت على "...إذا أقيمت الدعوى في حدود المهلة المسموح بها في قانون الدولة التي تتخذ فيها الاجراءات..."

⁴⁷أنظر في ذلك المادة 64/أ من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، السالفة الذكر؛ التي جاء فيها " الوقت الذي يسمح به القانون المنطبق في الولاية القضائية التي ترفع فيها الدعوى."

⁴⁸هاني دويدار، المرجع السابق، ص 203-204.

⁴⁹نفس المرجع، ص 204.

⁵⁰هذا ما قضت به المادة 743 من أمر رقم 76-80، السالف الذكر.

⁵¹ سيد أحمد بن ددوش، المرجع السابق، ص 321.