

دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري

بن ددوش سيد أحمد*

مقدمة

إن القانون قد منع الفرد من اقتضاء حق بنفسه بل خول لصاحب الحق أو المركز القانوني المعتدى عليه حق الحصول على الحماية عن طريق القضاء، فهذا الحق يتجسد من الناحية الإجرائية في إمكانية الادعاء أي حرية رفع الدعوى، هاته الحرية التي هي حق أساسي لكل فرد تبقى أمراً نظرياً ما لم تساندها قواعد إجرائية مبسطة و موحدة و منسجمة.

إن الاهتمام بالنقل البحري للبضائع و تنظيمه بقواعد خاصة به جعل المنازعات الناشئة عنه تخضع لأحكام خاصة سواء من حيث شروط رفعها و إختصاص النظر في و كذا تقادماها.

فالناقل البحري ملزم بتحقيق نتيجة معينة و هي إيصال البضاعة و تسليمها إلى المرسل إليه في الموعد المحدد و بالحالة الموصوفة في سند الشحن فإذا لم تتحقق النتيجة أو الغاية قامت مسؤولية الناقل البحري و حقت مساءلته من طرف من طلب خدماته.

فبقيام مسؤولية الناقل البحري بوجود الخطأ و ثبوت الضرر و قيام العلاقة السببية جاز للطرف المتضرر أن يلجأ للقضاء لرفع الضرر و جبره و ذلك برفع دعوى قضائية ضد الناقل طبقاً للقواعد الإجرائية المنظمة في قانون الإجراءات المدنية و الإدارية¹ و كذا أحكام القانون البحري الجزائري².
فالدعوى من وجهة نظر المدعي هي حق عرض ادعاء قانوني على القضاء و من وجهة نظر المدعى عليه هي حق مناقشة مدى تأسيس ادعاءات المدعي.

سنتطرق من خلال دراستنا إلى دعوى مسؤولية الناقل البحري في التشريع الجزائري من حيث أطراف الدعوى ثم إلى شروط رفع الدعوى و أخيراً لمسألة التقادم باعتباره كأحد أهم أسباب انقضاء دعوى مسؤولية الناقل البحري.

* طالب دكتوراه سنة ثانية، تخصص قانون بحري و النقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان .

¹ القانون 09/08 المؤرخ في 2008/02/25، المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، ج ر عدد 21، بتاريخ 2008/02/23.

² الأمر 80/76 المؤرخ في 1976/10/23 المعدل و المتهم بالقانون 05/98، المتضمن القانون البحري.

أولاً : أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري

أطراف الدعوى البحرية بوجه عام هما المدعي و المدعى عليه، فطرفي عقد النقل البحري للبضائع هما الناقل و الشاحن و لكل واحد الحق في أن يرجع على الآخر في حالة عدم تنفيذ التزاماته العقدية، غير أن طبيعة الدعوى البحرية تميزها عن باقي الدعاوى بحيث قد يتدخل في عملية نقل واحدة أكثر من ناقل أو شاحن، و قد يبرم عقد النقل لمصلحة شخص آخر هو المرسل إليه أو المستفيد من البضاعة عند وصولها للميناء .

1/ المدعي أو الطرف الذي يرفع دعوى المسؤولية

لم يرد نص في القانون يعرف المدعي و يمكن تعريفه بأنه ذلك الشخص الطبيعي أو الاعتباري المتقدم إلى القضاء مطالبا الحكم له بما يدعيه في مواجهة شخص آخر يدعى المدعى عليه.¹ فأصحاب الحق في رفع الدعوى ضد الناقل البحري هم كل من الشاحن و المرسل إليه و الغير .

أ- الشاحن

يعتبر الشاحن أحد أهم أطراف عقد النقل البحري باعتباره الطرف المتعاقد المباشر مع الناقل البحري فهو الشخص الذي يسلم البضاعة للناقل مقابل حصوله على سند الشحن كما أشارت إلى ذلك المادة 748 من القانون البحري .

فالشاحن له الحق في الرجوع على بالمسؤولية على الناقل البحري في كل الأحوال سواء أكان مستلم البضاعة هو الشاحن نفسه أو أي شخص آخر، و سواء تم تعيينه أو كان قابلا للتعيين على ضوء قابلية وثيقة الشحن للتداول² على حسب شكلها بحيث أن وثيقة الشحن سوف لن تخرج عن ثلاثة أشكال³ .

و أخيرا نشير إلى أنه يجب مراعاة هدف التعاقد لمصلحة الغير الذي يتضمنه عقد النقل بحيث أجاز للشاحن أن يطالب الناقل بتنفيذ ما تعهد به اتجاه الغير .

¹ عبد الوهاب بوضرسة، الشروط العامة و الخاصة لقبول الدعوى بين النظري و التطبيقي، دار هومة، الجزائر سنة 2006، ص 14.

تنص المادة 758 من التقنين البحري على أنه " يمكن وضع وثيقة الشحن باسم المرسل إليه، و لأمر الشاحن و لحاملها"²

كما تنص المادة 759 من ذات التقنين على " يمكن نقل وثيقة الشحن لاسم شخص آخر بالتخلي و بالتظهير و بالتسليم"³

ب- المرسل إليه

المرسل إليه هو الطرف الذي تعاقد الناقل البحري مع الشاحن على تسليم البضاعة إليه، فهو في حقيقة الأمر طرف أجنبي عن العقد الذي أبرم لمصلحته. فالمرسل إليه يستمد أحقية رفع الدعوى ضد الناقل من حقيقة اشتراكه في عقد النقل فله حق المطالبة بالبضاعة كما له الحق في الادعاء بالمسؤولية ضد الناقل البحري متضمن سند الشحن نفسه، و مرسلة معه و الحائز الشرعي لهذا السند له وحده الصفة في استلام البضاعة و بموجبه له الحق في الدعوى الناتجة عنه، كما أنه قد يتم نقل البضائع بدون إصدار سند الشحن¹ كما نصت على ذلك المادة 782 من التقنين البحري و الذي جاء فيها " أنه يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله و الذي يطالب باستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن و في حالة عدم إصدار أي وثيقة فبناء على وثيقة نقل صحيحة".

ج- الغير

أجاز القانون البحري طبقاً للقواعد العامة لأحكام المسؤولية التقصيرية لكل شخص تضرر من جراء الهلاك أو التلف الذي لحق بالبضاعة أو التأخير في وصولها و تسلمها أن يرجع بالمسؤولية على الناقل البحري، بحيث لا يشترط أن يرتبط الغير بوجود علاقة تعاقدية بينه و بين الناقل البحري و ذلك بخلاف الشاحن كما تم الإشارة إليه سابقاً و كذا الأمر بالنسبة للمرسل إليه. إلا أنه يجب على الغير عند رفعه لدعوى التعويض عن الضرر أن يثبت قيام عناصر المسؤولية التقصيرية من خطأ و ضرر و علاقة سببية بينهما. كما تجدر الإشارة أنه بإمكان الغير الرجوع بدعوى المسؤولية على الناقل البحري استناداً إلى حلوله محل المرسل إليه و هو ما يسمى بدعوى الرجوع، كما يجوز للمؤمن باعتباره من الغير أن يحل محل المرسل إليه بموجب دعوى الحلول المنصوص عليها في المادة 744 من القانون البحري و كذا المادة 118 من قانون التأمينات.

واحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مذكرة لنل شهادة ماجستير، جامعة تيزي وزو، كلية الحقوق، سنة 2013، ص 132.¹

و قد أكدت المحكمة العليا في عدة قرارات على أن عقد الحلول يسمح لشركة التأمين أن تحل محل المؤمن على أن يقدم المؤمن وجوبا تحت طائلة عدم قبول دعواه قبل رفع الدعوى مع احترام ميعاد و أجل ممارسة هاته الدعوى بحسب طبيعتها و موضوعها¹.

2/ المدعى عليه أو الطرف الذي ترفع ضده دعوى المسؤولية

لم ينص القانون على تعريف المدعى عليه أيضا، فهو ذلك الشخص الطبيعي أو الاعتباري المقصود بالدعوى المرفوعة من طرف المدعي، و لا تتحقق صفة لدى المدعي بمجرد المطالبة القضائية و إنما بانعقاد الخصومة في جلستها المحددة بعد الإخطار و إبلاغه بالعريضة الافتتاحية².

ترفع دعوى التعويض الرامية الى جبر الأضرار اللاحقة في البضائع المنقولة بحرا على الناقل البحري وهو ما يعرف بالناقل المتعاقد، ويجوز أن ترفع دعوى المضرور كذلك على من تولى بالفعل إنجاز النقل البحري أو جزء منه وهو ما يعرف بالناقل الفعلي، وقد يرجع المضرور على أحد تابعي الناقل البحري بالمسؤولية كما يمكن للمضرور الرجوع على مجهز السفينة باعتباره هو الناقل البحري.

أ- الناقل المتعاقد وتابعيه

رفع الدعوى ضد الناقل البحري في الظروف العادية لا تطرح على المدعي أي إشكال عندما يكون هو نفسه من أصدر سند الشحن، إلا أنه في بعض الحالات يقوم الناقل بتنفيذ جزء من النقل و في حين يكمل الباقي ناقلون آخرون و هو النقل الذي يتم عن طريق النقل المتتابع ففي هذه الحالة من هم الناقلين المسؤولين عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة في هذا النوع من النقل فالناقل المتعاقد أو الناقل الرئيسي هو الناقل الذي أبرم عقد النقل البحري الأول مع الشاحن، و قد فصل المشرع في مسؤوليته و كذا مسؤولية الناقلين المتتابعين في المادة 764 التي نصت على أنه "إذا وضعت وثيقة شحن مباشرة لا يمكن للناقلين المتعددين إصدار وثائق الشحن منفصلة لمسافات النقل المتمم من طرفهم إلا إذا حدثت هذه الوثائق على عبارة واضحة تشير إلى أن البضائع يتم نقلها بوثيقة شحن مباشرة، ولا يحتج بالاشتراطات والتحفظات المدرجة في وثائق الشحن المنفصلة إلا بين الناقلين المتعاقدين"³

كما نشير أنه يجوز للمدعي الحصول على التعويض في حاله الأضرار التي تصيب البضاعة بأن يرجع على الناقل الذي تعاقد معه و لا يهم أن يكون هو الذي قام بالنقل أم ناقل آخر سواء في كل

1 جمال سايس، جمال سايس، الاجتهاد الجزائري في المادة التجارية و البحرية، جزء 2، منشورات كليك، الجزائر ط2013، 1، ص 776.

2 عبد الوهاب بوضرسة، المرجع السابق، ص 15.

3 وحيد راشد، المرجع السابق، ص 137.

المسافة أم في جزء منها، أما عن مسؤوليته عن هلاك أو تلف أثناء عملية النقل الأخرى فأساسها أنه يعتبر وكيلا بالعمولة للنقل عندما يقوم بتسليم البضائع إلى ناقل آخر، وهذا ما استقر عليه القضاء في مصر وفرنسا¹.

كما أن يتولى مندوبي النقل البحري تنفيذ النقل من الوجهة المادية بالرغم من أنهم لا يرتبطون مع الشاحن بعقد النقل يعطي الحق المضرور بالرجوع عليهم بالمسؤولية، وإن كان هذا الأمر نادرا ما يحدث على أساس أن الناقل البحري مسؤول عن البضاعة منذ تلقيها من قبل الشاحن إلى حين تسليمها إلى المرسل إليه سواء من قام بها الناقل بنفسه وفقا للمادة 780 من القانون البحري الجزائري أو طرف آخر بموجب عقد مستقل وفقا لنص المادة 875 من ذات النقيين

و قد أكدت المحكمة العليا الغرفة البحرية هذا الاتجاه بموجب القرار الصادر بتاريخ في 1997/07/22 ملف رقم [153230](#) و الذي جاء فيه أن تدخل المؤسسة المينائية للقيام بتفريغ البضائع تم على اساس عقد أبرم بين الناقل و و مقاول الشحن و التفريغ، فلا ينتج ذلك العقد أي أثر قانوني إزاء المرسل إليه لأنه لم يكن طرفا فيه، وبالتالي الناقل البحري مسؤول عن جميع الأضرار اللاحقة بالبضاعة أثناء نقلها بما في ذلك عملية التفريغ إلى حين تسليم البضاعة إلى المرسل إليه².

ب- الناقل الفعلي

الناقل الفعلي هو الناقل الذي اتفق مع الناقل المتعاقد من أجل تنفيذ عملية النقل كلها أو جزء منها³، فإذا قام بتنفيذ عملية النقل بصفة كلية فإنه يتحمل المسؤولية كلها اتجاه تعويض الشاحن أو المرسل إليه عن ما لحق البضاعة من ضرر أو تلف، أما إذا قام بتنفيذ جزء منها، فهو مسؤول فقط عن الأضرار التي أصابت البضاعة خلال هذه المرحلة فقط، أما الأضرار التي حدثت خلال مراحل أخرى سابقة أو لاحقة فلا يكمن مساءلته عنها كما أكدت ذلك المادة 765 من القانون البحري الجزائري.

ويجوز للشاحن أن يرجع على الناقل المتعاقد أو على النار الفعلي أو كلاهما في آن واحد للمطالبة بالتعويض بحكم أنهما متضامنين فيما بينهم و بين الناقلين الآخرين في نفس العملية.

ج- جهاز السفينة

الأصل أن ترفع دعاوى التعويض عن الضرر اللاحق بالبضاعة المنقولة بحرا على الناقل البحري باعتبار مسألة التعرف ليه من الأمر يسير فيكفي الرجوع لوثيقة الشحن ليظهر على صدرها

¹- محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة الاسكندرية، طبعة 2005، ص 206

²-مجلة المحكمة العليا، غرفة التجارية و البحرية، عدد خاص لسنة 2010، ص 96.

³- محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1955، ص 78.

اسم الناقل بوضوح فتقوم مسؤوليته، غير أنه قد لا يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن أو يكون غير واضح ففي هذه الحالة يعد مجهز السفينة هو الناقل طبقا للمادة 754 من القانون البحري¹. وهذا ما أقرته المحكمة العليا من خلال تكريسها للمبدأ التائي " أنه من المقرر قانونا عند عدم ذكر اسم الناقل بوضوح في وثيقة الشحن فإن مجهز السفينة يعد هو الناقل و يكون مسؤولا عن النقل، ومن تم فإن القضاء بخلاف ذلك يعد خرقا للقانون"².

فالمشرع الجزائري قرر حماية خاصة للشاحن، فرفع عنه عبء البحث عن الناقل و اللجوء مباشرة إلى مجهز السفينة لمقاضاته عن تعويض الضرر اللاحق بالبضاعة. أخيرا نشير إلى أن صفة قد تختلف باختلاف نوع ايجار السفينة فقد يكون الايجار بالرحلة و قد يكون بالمدة و أخير قد يكون بهيكلها، في هاته الحالة يتعين أن توجه الدعوى ضد من يكون الناقل المسؤول عن الأضرار الحاصلة للبضائع تكون له هذه الصفة كما هو مفصل أدناه.

ثانيا : شروط قبول دعوى مسؤولية الناقل البحري

لم يتضمن القانون البحري الجزائري أحكاما خاصة تتضمن شروطا لرفع دعوى المسؤولية فإن ذلك يستوجب الرجوع إلى القواعد العامة الواردة في قانون الإجراءات المدنية و الإدارية. فإذا كان لزاما لقيام الدعوى توافر ركنيها من أطراف (المدعي و المدعى عليه) و موضوع ينطوي على محل و سبب، فإن الدعوى لا تقبل إلى بتوافر شروطها التي تكون إما عامة و إما خاصة. و سنتطرق بالدراسة للشروط العامة لأطراف دعوى المسؤولية خاصة الصفة و المصلحة كما جاء تعديل الجديد لقانون الإجراءات المدنية و الإدارية الذي استبعد الأهلية كأحد شروط قبول الدعوى.

1/ المصلحة

إن ممارسة الدعوى تقتضي توافر الصفة في المدعي و المدعى عليه بل و أيضا للمتدخل في الخصام نزولا عند المقولة المشهورة " لا دعوى بدون مصلحة" و يستوي في ذلك أن تكون المصلحة قائمة أو محتملة³.

1- نصت المادة 754 على أنه " إذا لم يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن عد مجهز السفينة التي تحمل البضاعة على منتهى هو الناقل و كذلك عندما يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن بشكل غير دقيق أو غير صحيح".

2- جمال سايس، المرجع السابق، ص 748.

3 عبد السلام ديب، قانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجديد، موفم للنشر الجزائر، طبعة 2009، ص 61.

فالمصلحة في الدعوى هي المنفعة أو الفائدة أو الميزة التي يحصل عليها الشخص جراء الحكم له بما يطلبه و يقال المصلحة هي مناط الدعوى.¹ فالمصلحة إذا شرط لازم و ضروري لقبول الدعوى و الاستمرار فيها فإذا هي انعدمت فإن الدعوى تكون غير مقبولة.

نصت المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجديد على أن تكون المصلحة مشروعة أي محمية قانونا لا تخالف النظام العام و الآداب العامة.

فإذا كان لا خلاف بشأن المصلحة القائمة الذي أخذت بها جل التشريعات لتقادي احتمال وقوع الضرر بالغير، إلا أن أغلبية هاته التشريعات أخذت بما يعرف بالمصلحة المحتملة التي تتبنى ما يعرف بالدعاوى الوقائية أو الاحتمالية و ترك أمر تقدير قيامها و وجودها لسلطة القضاء.

بالإضافة ذلك يجب أن تتوفر المصلحة على الطابع الشخصي و المباشر بحيث لا يجوز التقاضي عندما تكون مصلحة الغير هي التي تضررت إلا استثناءا إذا تعلق الأمر بمسألة التمثيل للشخص الاعتباري.

و ثبوت المصلحة في رفع دعوى المسؤولية لا بد من توافر شرطين أساسيين الأول هو وجود عقد النقل البحري للبضائع أما الثاني هو الإخلال بتنفيذ هذا العقد.

2/ الصفة

كما هو الشأن بالنسبة للمصلحة فالصفة واجبة في أطراف الدعوى سواء مدعي أو مدعى عليه و كذلك الشأن بالنسبة للغير لأنه لا بد من رفع الدعوى من ذي صفة على ذي صفة، فلا يجوز لأحد أن يرفع دعوى أمام القضاء ما لم يكن حائزا على الصفة للتقاضي و بذلك تكون الصفة من شروط قبول الدعوى كما تنص عليه المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية.

فالصفة هي المصلحة الشخصية و المباشرة بمعنى أن يكون رافع الدعوى هو صاحب الحق أو المركز القانوني المراد حمايته أو من ينوب عنه أو الوكيل.

فالمدعي أمام القضاء يجب أن يتمتع بالنص القانوني الذي يمنحه القدرة على الادعاء بمعنى الترخيص، فالأصل في رفع الدعوى يعود إلى صاحب الحق أو المركز القانوني فالصفة واجبة التحقق و هي ما

¹ عمر زودة، الإجراءات المدنية و الإدارية في ضوء آراء الفقهاء و أحكام القضاء، أسيكلوبديا للنشر الجزائر، طبعة 2015، ص 63.

يعرف بالصفة الأصلية¹، كما نشير هنا إلى أنه وجب التمييز في مسألة الصفة بين الصفة الأصلية في الدعوى، و هي تثبت دائما لصاحب الحق في الدعوى و بين الصفة الإجرائية و هي صلاحية الشخص لمباشرة الإجراءات القضائية باسم غيره لأن صاحب الصفة الأصلية في الدعوى قد أصبح في استحالة قانونية أو مادية لمباشرة الدعوى بنفسه، فيخول القانون لشخص آخر لمباشرة الإجراءات أمام القاضي باسمه و هو ما يعرف بالصفة الإجرائية أو التمثيل القانوني أو النيابة القانونية².

ثالثا: تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع:

إن التقادم بشكل عام هو انقضاء الحق إذا مضت عليه مدة معينة دون أن يطالب به الدائن أو يستعمله صاحبه فاعتبر المشرع أن فكرة التقادم بمعنى مضي مدة طويلة من الزمن يجب أن تؤدي إلى انقضاء حق الدائن، أو انقضاء الدعوى التي تحميه إذا ظل ساكنا طوال هذه الفترة ولم يطالب به و سايره في ذلك التشريع البحري الذي نص على مواعيد معينة يجب على رافع دعوى مسؤولية الناقل البحري أن يقيدها بها حتى لا ترفض دعواه³ ، و ذلك حتى يضع حدا للمنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري في أسرع وقت بعد كل رحلة .

لقد وضع القانون البحري الجزائري أحكاما خاصة بتقادم الدعوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع فلم يقتصر حكم التقادم على دعوى مسؤولية الناقل البحري بل أضاف حكما خاصا بتقادم دعوى الرجوع التي تخص المؤمن، وسوف تقتصر دراستنا على التقادم الأول فقط بتبيان أساسه و نطاقه ثم إلى أجاله و انقطاعه.

1/ أساس التقادم :

نصت المادة 743 من القانون البحري الجزائري على أنه تتقادم كل دعوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد، كما نصت المادة 744 من نفس القانون على أنه يمكن رفع دعوى الرجوع حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة على ألا تتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلم هو نفسه تبليغ الدعوى.

¹ عبد السلام ديب، المرجع السابق، ص 65

² عمر زودة، المرجع السابق، ص 91.

³ أحمد خالدي، التقادم و آثاره في القانون المدني الجزائري على ضوء اجتهاد المحكمة العليا و مجلة الدولة، دار هومة، الجزائر، 2016: ص.19.

يتبين من نص المادتين أن المشرع خص دعوى مسؤولية الناقل البحري بتقادم قصير ، هذا ما يجسد رغبته كما سبق ذكره وضع حد للمنازعات المتعلقة بالنقل في أسرع وقت حماية للناقل و حتى لا تتراكم عليه قضايا التعويض فيعجز عن الوفاء بها، و حماية من جهة أخرى للطرف الضعيف في العقد، حتى لا يرهقه الناقل باشتراط مدة تقادم لا تتيح له الوقت الكافي لتحضير دعواه¹.

و هذا ما كرسته اجتهاد الغرفة البحرية بالمحكمة العليا بموجب القرار في 2007/09/05 الذي أعاب فيه قضاة المحكمة العليا مع قضاة المجلس أنهم لم يراعوا ما جاء في نص المادة 743 المذكور آنفا من أن الدعاوى التي ترفع ضد الناقل بسبب الخسائر التي تلحق البضائع المنقولة تتقادم بسنة و يسري التقادم عملا بنص المادة 742 من تاريخ التسليم أو من التاريخ المقرر للتسليم² كما أن مدة التقادم التي حددها القانون ملزمة لطرفي العقد ،فليس لهم الحق في أن يتفقا على تعديلها بإطالة مدة التقادم أو تقصيرها فهي من النظام العام ، فقد نص التشريع البحري الجزائري على أنه لا يجوز الاتفاق على أن يتم التقادم في مدة أقل من ستة لأن مثل هذا الاتفاق يتضمن تحقيق لمسؤولية الناقل ومن ثم يقع باطل طبقا لنص المادة 811 من القانون البحري فإذا كان الأصل هو عدم جواز الأصل هو عدم جواز الإطالة أو التقصير في مدة التقادم فقد ورد استثناء يجيز الأطراف إطالة مدة تقادم دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن على أن لا تتجاوز هذه المدة سنتين بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى كما أثارت إلى ذلك المادة 743 فقرة 02 .

2/ نطاق التقادم :

يسري التقادم الذي نصت عليه المادتان 743 و 744 من القانون البحري على دعاوى المسؤولية عن هلاك البضاعة، أو تلفها أو تأخير وصولها، التي ترفع ضد الناقل البحري و من ثم يسري التقادم على دعوى الشاحن أو المرسل إليه ضد الناقل للمطالبة بالتعويض عن الضرر اللاحق بالبضائع، أو تلفها أو التأخير في تسليمها، و ذلك خلال سنة واحدة ،تبدأ من تاريخ التسليم .

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

² جمال سايس، المرجع السابق ، ص.1345.

أما دعوى الرجوع التي تخص المؤمن لتحصيل حقوقه في حدود المبلغ الذي سدده للمؤمن له و ذلك حتى بعد انقضاء أجل السنة المقررة بدعوى المرسل إليه على أن يكون في خلال ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدد فيه رافع دعوى الرجوع المؤمن المبلغ المطلوب به تعويضا عن الخسائر¹.
ووفقا لنص المادة 118 من قانون التأمينات² كذا أحكام القانون البحري يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه و دعاويه ضد الأطراف الأخرى المسؤولة عن الضرر و ذلك في حدود التعويض الذي يدفع للمؤمن له.

فيجب على شركة التأمين رفع دعوى الرجوع تقديم عقد الحلول يوم رفع الدعوى موقعا عليه من طرف المؤمن له و شركة التأمين، و عليه قيمة الخسائر المعوضة للمرسل إليه ، كما يجب أن يحمل عقد الحلول تاريخا سابقا عن تاريخ رفع الدعوى هذا من جهة .

ومن جهة ثانية فإذا رفعت الدعوى خلال مهلة سنة المنصوص عليها في المادة 743، فتكون مقبولة ولا يطرح أي إشكال، أما إذا رفعت خارج مهلة السنة فإنها تكون مقبولة فقط عندما تقام في مدة ثلاثة أشهر من يوم تسديد المبلغ المطالب به، عملا بأحكام المادة 744 من القانون البحري .
و المحكمة العليا قد أصدرت عدة قرارات بشأن تقادم دعوى الرجوع و أكدت على وجوب أن ترفع الدعوى في مهلة سنة واحدة ابتداء من تاريخ تسليم البضاعة، كما يمكن أن ترفع وفقا للمادة 744 من القانون البحري حتى بعد انقضاء مهلة ثلاثة أشهر ابتداء من تاريخ تسديد قيمة الدين.

3/ بداية أجل التقادم وقفه و انقطاعه

أ- بدأ سريان مدة التقادم :

لم ينص القانون البحري الجزائري على كيفية حساب مواعيد التقادم فإنه سيتوجب الرجوع إلى القواعد العامة الواردة في أحكام القانون المدني³ فتحسب مدة التقادم في دعوى مسؤولية الناقل البحري بالأيام، فطريقة حساب مدة التقادم واحدة سواء كانت المدة طويلة أو قصيرة فقد جاء في المادة 314 من

1 بسعيد مراد، تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبيضاء في التشريع الجزائري، مجلة الحجة، العدد 01، سنة 2007، ص 134.

² الأمر رقم 95-07 المؤرخ في يناير سنة 1995 المتعلق بالتأمينات المعدل و المتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فبراير سنة 2006. الجريدتان الرسميتان ، العدد 13 لسنة 1995، و العدد 15 لسنة 2006.
³ الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني المعدل و المتمم، ج ر العدد 78 بتاريخ 30 سبتمبر 1975.

القانون المدني الجزائري على أن مدة التقادم تحسب بالأيام لا بالساعات ولا يحتسب اليوم الأول و تكتمل المدة بإنهاء آخر يوم منها⁴ كما بين المشرع كيفية حساب المدة في نص المادة 405 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية⁵.

ف نجد أن المشرع الجزائري في المادة 743 من القانون البحري لم يحدد تاريخ سريان مدة التقادم هل تحتسب من تاريخ تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أم تاريخ وصول البضاعة و تفرغها في الميناء .

فقررت الغرفة التجارية و البحرية بالمحكمة العليا أن تاريخ سريان مدة التقادم هو تاريخ تسليم البضاعة إلى المرسل إليه¹ لأن عقد النقل البحري ينتهي في هذا التاريخ عملا بأحكام المواد 739 ، 790 و 802 من القانون البحري و تبدأ المدة من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه حسب مقتضيات المادة 742 من ذات التقيين

و الأمر يختلف في كيفية احتساب بدء مدة التقادم في حالة حصول التسليم من عدمه .

* حالة حصول تسليم البضائع :

بداية نشير إلى أنه إذا كان ثمة تسليم للبضائع فإن المدة تحتسب من تاريخ هذا التسليم أما إذا استغرق التسليم عدة أيام فإن مدة التقادم يبدأ سريان احتسابها من اليوم الذي ينتمي فيه وضع البضاعة بأكملها في عهدة المرسل إليه .

و قد أقرت المحكمة العليا بهذا المبدأ في عدة قرارات فجاء في القرار الصادر بتاريخ 1996/07/09 و الذي أشار إلى أن حساب الأجل يبدأ من تاريخ التسليم النهائي كما أشير إلى أنه إذا تطلب الأمر تسليم البضاعة دفعة واحدة ولكن سلمت على دفعتين فإن التقادم السنوي يسري من الوقت الذي تم فيه تسليم الدفعة الأولى أما الدفعة المتبقية فسيروى عليها نفس النظام¹.

4 أحمد خالدي ، المرجع سابق ذكره، ص.56.

5 القانون رقم 08،09 المؤرخ في 2008/02/25 ، المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية ج. ز عدد 21 الصادر بتاريخ 2008/02/23

1 جمال سايس ، المرجع السابق ، الجزء الثاني، ص 804.

2 خليفي أمين ، المسؤولية المدنية للنقل البحري للبضائع ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير ، كلية الحقوق ، جامعة تيزي وزو، 2009، ص.88.

3 أحمد خالدي ، المرجع السابق ، ص. 62.

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

*** حالة عدم حصول تسليم البضائع:**

إذا لم يكن ثمة تسليم للبضائع فإن مدة التقادم تبدأ من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم ، ففي حالة هلاك البضائع كلياً فإنه يرجع في تعيين التاريخ الذي كان يجب فيه التسليم إلى حكم المادة 1/805 من القانون البحري، وهو الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل الحريص في ظروف النقل المماثلة ومن ثم فإن الناقل يكون مطالباً بإثبات هذا الميعاد حتى يتسنى الاحتجاج به كبدائية لسريان التقادم.

غير أنه في الحالات التي لا يتفق فيها أطراف عقد النقل على ميعاد التسليم هي حالات

نادرة جداً، حتى لا نقول منعقدة عملياً.¹

نشير إلى أنه يجب على المرسل إليه الحضور لاستلام بضاعته وإلا ترتب عليه تحمل نفقات

إيداعها بمستودع الميناء، كما لا يترتب عليه تعويض من الناقل عن التأخير في الاستلام وهذا وفق

المادتين 793 و 794 من القانون البحري .

نصت المادة 793 من القانون البحري على أنه " إذا لم يتقدم المرسل إليه لاستلام البضاعة

أو رفض استلامه ، وإذا كان غير معروف يودع الناقل البضاعة في المستودع في مكان أمين على

نفقة وتبعية المرسل إليه، ويقوم فوراً بإعلام الشاحن بذلك والمرسل في مكان أمين على نفقة وتبعية

المرسل إليه، ويقوم فوراً بإعلام الشاحن بذلك والمرسل إليه إذا كان معروفاً".

ب- وقف التقادم وانقطاعه:

وقف التقادم ميزة خولها القانون المدني لبعض الأشخاص الذين يكونون في حالة تمنعهم من القيام

بالأعمال التي يترتب عليها قطع التقادم الساري ضدهم، و يكون ذلك بمنع سريان التقادم زمناً معيناً

بسبب من الأسباب، فإذا زال هذا السبب عاد التقادم للسريان من جديد، مع الأخذ في الاعتبار ما

يكون قد مضى من مدة سابقة على الوقف.³

فوقف التقادم يتطلب أن يكون رفع الدعوى مستحيلاً على المدعي استحالة مطلقة، ومن ذلك مثلاً أن

يفقد أهليته لمدة معينة.بينما انقطاع التقادم هو زوال كل أثر للمدة التي انقضت منه ، بحيث تعتبر

هذه المدة كأنها لم تكن ، و يبدأ حساب سريان مدة التقادم من جديد.

¹- بسعيد مراد ، المراجع السابق.

فتتص المادة 317 من القانون المدني على أنه " ينقطع التقادم بالمطالبة القضائية، ولو رفعت الدعوى إلى محكمة غير مختصة بالتبنييه أو بالحجز و بالطلب الذي يتقدم به الدائن لقبول حقه في تقليسة المدين أو توزيع أو بأي عمل يقوم به الدائن أثناء المرافعة لإثبات حقه و من أسباب الانقطاع المطالبة القضائية أمام جهة قضائية غير مختصة، و كذا الحجز بنوعيه تحفظي أو تنفيذي وجاء في ذلك قرار المحكمة العليا الذي أشارت أنه لا يترتب عن صدور حكم في دعوى قضائية متعلقة بمنازعة بحرية طبقا للمادة 743 من القانون البحري قبل انقضاء المهلة السنوية للتقادم ، انطلاق فترة جديدة للتقادم⁴، إضافة إلى إقرار الناقل بحق المرسل إليه إقرارا صريحا أو ضمنيا، و بالتالي إجراء مباحثات و مفاوضات بين الناقل و المرسل إليه .

فترتب عن انقطاع التقادم بدء تقادم جديد يسري من وقت انتهاء الأثر المترتب على سبب الانقطاع وتكون مدته مدة التقادم الأولى.

خاتمة:

من خلال هاته الدراسة يتبين جليا مدى تميز الدعاوى الناشئة عن مسؤولية النقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري الذي خصها بأحكام تعكس تأثيرها بواقع التجارة البحرية الدولية وما تحكمه من أعراف بهدف تسهيل عملية النقل البحري ورفع كل القيود التي يمكن أن تعترض سرعة المعاملات التي تقتضي سرعة الفصل في المنازعات المتولدة عنها لا سيما تبسيط الإجراءات والتقصير من مسألة التقادم، غير أن هذا التميز لا بد أن يتجسد في الواقع إذ يجب على القاضي الذي يفصل في مثل هذا النوع من الدعاوى أن يفحص ويتأكد من توافر شروط قبول الدعوى المرفوعة أمامه ويتأكد أيضا من توافر الصفة والمصلحة طبقا للتشريع المستحدث بموجب قانون الاجراءات المدنية والإدارية الجديد.

كما أصبح من الضروري إعادة النظر في التشريع البحري الجزائري بما تماشى وأحكام القوانين ذات الصلة إضافة إلى أهمية تفعيل مسألة تخصص القضاة في المجال البحري على اعتبار أن التطبيق السليم لأحكام القانون البحري لا يتأتى إلا بمعرفة كل القواعد الإجرائية التي تحكم سير دعوى مسؤولية الناقل البحري التي تأخذ بطبيعتها طابعا دوليا.

قائمة المراجع :

1. عبد الوهاب بوضرسة، الشروط العامة و الخاصة لقبول الدعوى بين النظري و التطبيقي، دار هومة، الجزائر سنة 2006، ص 14.
2. واحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع ، مذكرة لنل شهادة ماجستير، جامعة تيزي وزو ، كلية الحقوق، سنة 2013.
3. جمال سايس، جمال سايس، الاجتهاد الجزائري في المادة التجارية و البحرية، جزء 1- 2- 3، منشورات كليك، الجزائر ط2013،1.
4. محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري ، دار الجامعة الجديدة الاسكندري، طبعة 2005.
5. محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع ، منشأة المعارف، الإسكندرية ، 1995.
6. عمر زودة، الإجراءات المدنية و الإدارية في ضوء آراء الفقهاء و أحكام القضاء، أسيكلوبيديا للنشر الجزائر، طبعة 2015.
7. عبد السلام ديب، قانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجديد، موفم للنشر الجزائر، طبعة 2009.
8. أحمد خالدي، التقادم و آثاره في القانون المدني الجزائري على ضوء اجتهاد المحكمة العليا و مجلة الدولة، دار هومة، الجزائر، 2016
9. بسعيد مراد، تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مجلة الحجة ، العدد01، سنة 2007.
10. خليفي أمين ، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير ، كلية الحقوق ، جامعة تيزي وزو، 2009
11. مجلة المحكمة العليا، غرفة التجارية و البحرية، عدد خاص لسنة 2010.
12. مجلة المحكمة العليا ، الغرفة التجارية ، العدد 1، سنة 2008.
13. القانون 09/08 المؤرخ في 2008/02/25، المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، ج ر عدد 21، بتاريخ 2008/02/23.
14. الأمر 80/76 المؤرخ في 1976/10/23 المعدل و المتمم بالقانون 05/98، المتضمن القانون البحري.
15. الأمر رقم 95-07 المؤرخ في يناير سنة 1995 المتعلق بالتأمينات المعدل و المتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فبراير سنة 2006. الجريدتان الرسميتان ، العدد 13 لسنة 1995، و العدد 15 لسنة 2006.
16. الأمر رقم 75- 58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني المعدل و المتمم، ج ر العدد 78 بتاريخ 30 سبتمبر 1975.