

## إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري و المعاهدات الدولية

معاهدة بروكسل لسنة 1924 ومعاهدة هامبورج لسنة 1978

la procédure de l'action dans le contentieux maritime.  
en droit algérien et dans les conventions internationales.

Conv. Bruxelles 1924, et Conv. Hambourg. 1978



إعداد  
الدكتور بوعلام خليل  
أستاذ بكلية الحقوق. جامعة شلف

### مقدمة

الناقل. فمن هم أصحاب الحق في رفع الدعوى، وضد من توجه الدعوى البحرية؟ ذلك ما نتطرق له في المطلبين التاليين:

- المطلب الأول: أصحاب الحق في رفع الدعوى البحرية.  
- المطلب الثاني: ضد من ترفع الدعوى..

### المطلب الأول

أصحاب الحق في رفع الدعوى البحرية ينحصر أصحاب الحق في رفع الدعوى ضد الناقل البحري للبضائع في، الشاحن أو المرسل إليه أو المؤمن.

#### 1 - الشاحن le chargeur

الشاحن هو من يتولى إبرام عقد النقل البحري مع الناقل في ميناء الشحن المتفق عليه و يكون محل هذا العقد نقل بضاعة معينة ومحددة في سند الشحن من أجل نقلها عن طريق البحر من ميناء إلى ميناء آخر يتم الاتفاق عليه في العقد. ولا جدال في أنه صاحب المصلحة الأولى في حسن إنجاز عملية النقل، وبالتالي صاحب الحق الأصيل في الرجوع على الناقل البحري بالمسئولية في حالة حصول خسائر أو أضرار للبضاعة أثناء وجودها في عهدة الناقل البحري.

كما أن الشاحن له أن يرجع على الناقل في كل الأحوال سواء كان هو الذي سوف يستلم البضاعة في ميناء الوصول، أو شخص آخر (المرسل إليه) ما دام بيده ما يثبت هذه البضاعة (سند الشحن) ولم تنتقل إلى شخص آخر.

في هذا الصدد يقول الأستاذ روديير Rodiere «لا يكون رفع الدعوى للشاحن إلا إذا كان بيده سند الشحن الذي يمثل البضاعة أو المطالبة بالتعويض عن أضرار ثبت أنه تحملها لوحده»...

كما أن الفقه و القضاء الفرنسي يؤسسان حق الشاحن في الدعوى البحرية على كونه يستمد حقه هذا من عقد النقل البحري نفسه. وعلى هذا الأساس يمكنه مقاضاة الناقل إذا لم يسبقه المرسل إليه بنفس الطلبات.

وأن القضاء الفرنسي عالج عدة قضايا تتعلق بصفة الشاحن في الدعوى ضد الناقل وأهم القضايا المشهورة في هذا الشأن - قضية السفينة ماركانديا transpoter في هذا الشأن - قضية السفينة ماركانديا l'affaire du navire Mercandia

في قرار محكمة النقض الصادر بتاريخ 22 ديسمبر 1989 الذي قضى:

«إذا كانت دعوى المسئولية ضد الناقل بسبب الهلاك أو التلف من حق المرسل إليه يمكن للشاحن أيضا رفعها إذا لم تتضمن نفس طلبات المرسل إليه»

يتم استغلال خدمات السفينة إما بموجب عقد النقل وإما بموجب عقد إيجار السفينة (أو مشاركة الإيجار) ويتميز العقدين عن بعضهما البعض سواء من حيث الأطراف أو من حيث الموضوع أو من حيث الإجراءات المتبعة فيهما. بحيث أن أطراف عقد النقل البحري تتمثل في الناقل من جهة، والشاحن من جهة ثانية. وأحيانا المرسل إليه إذا لم يكن هو نفسه الشاحن الذي يحل محله المؤمن بموجب عقد الحلول. بينما أطراف عقد إيجار السفينة أو مشاركة الإيجار تتمثل في المؤجر والمستأجر. ويكون موضوع العقد الأول نقل البضاعة، بينما موضوع عقد إيجار السفينة هو بالسفينة ذاتها المتفق على إيجارها بموجب المشاركة. أما من حيث الإجراءات المتبعة فان القانون البحري ومعاهدة بروكسل لسنة 1924 التي انضمت إليها الجزائر وأضمنتها في تشريعها الداخلي تحتوي على بعض الشروط الخاصة بكيفية رفع الدعوى يتعين على المدعي في الدعوى البحرية إتباعها.

وللتقرب إلى هذه المواضيع وتبسيط ماتمميز به من خصوصيات قسمنا الدراسة إلى مبحثين وفق الترتيب التالي:

- المبحث الأول: أطراف الدعوى البحرية  
Les parties de l'action maritime

- المبحث الثاني: إجراءات الدعوى البحرية  
La procédure de l'action maritime

### المبحث الأول

أطراف الدعوى البحرية  
Les parties de l'action maritime

تشمل أطراف الدعوى البحرية، كل مدع أو مدعى عليه يتمتع بالصفة وله مصلحة في التقاضي وفقا لما تقتضيه أحكام القواعد العامة في القانون. غير أن للدعوى البحرية خصوصيات تميزها عن باقي الدعاوى الأخرى نظرا لخصوصية القانون البحري وطبيعة النشاط الذي ينظمه. فقد يتدخل في عملية نقل واحدة أكثر من ناقل وأكثر من شاحن. يرجع بعضهما على بعض كلما لم ينفذ العقد طبقا لما اشتمل عليه من التزامات متبادلة وبما أنه في كثير من الأحيان يبرم عقد النقل البحري للبضائع لفائدة طرف ثالث وهو المرسل إليه المستفيد من البضاعة عند وصولها إلى الميناء فيدرج اسمه عادة في سند الشحن وتكون له بذلك الصفة والمصلحة في الدعوى البحرية ضد



حكم محكمة استئناف - آكس انبروفانس Cour d'Aix En Provence لسنة 1983 الذي قبل دعوى - المرسل l'expéditeur بناء على وكالة من الشاحن.

- محكمة استئناف - آكس Aix - تمسكت بمبدئها هذا في الحكم المؤرخ في 11 ديسمبر 1986 في قضية السفينة الجزائرية توقرت (l'affaire du navire l'Algérien Le TOUGOURT) ومن هذه المبادئ استفاد الشاحن بقضاء مركانديا Mercandia-II.

- كما طبق هذا القضاء في عدة قضايا أمام المحاكم الفرنسية.

وإذا كان الشاحن ذو صفة في عقد النقل البحري لكونه طرفا رئيسيا فيه، فإنه لا يكفى لقبول دعواه إذا لم يثبت مصلحة في الدعوى ضد الناقل البحري لأن صاحب الصفة في النزاع لا يكون بالضرورة صاحب المصلحة كالشاحن الذي يحرر سند الشحن باسم المرسل إليه، فتنتقل البضاعة إلى هذا الأخير الذي يستلمها عند وصولها إلى الميناء وإذا تلفت أو هلكت تكون مصلحة المرسل إليه قائمة في المطالبة بالتعويض ضد الناقل لأن من مصلحته وصول البضاعة سليمة ومطابقة لمواصفاتها المحددة في سند الشحن الذي هو باسمه أو لأمره.

2 - المرسل إليه le destinataire: المرسل إليه هو الطرف الذي تعهد الناقل البحري، بناء على اتفاه مع الشاحن، على تسليم البضاعة المنقولة إليه. فهو طرف أجنبي عن العقد الذي أبرم لفائدته.

ورغم أن المرسل إليه لم يساهم في إبرام عقد النقل البحري، فإنه يشارك في ذلك العقد بموجب سند الشحن الذي يعتبر سندا لحيازة البضائع واستلامها.

وقد تكون وثيقة الشحن اسمية لأمره à ordre أو لحاملها au porteur فيموجب هذا السند تكون مصلحته قائمة في أية دعوى تقام ضد المتسبب في الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضاعة سواء كان الناقل البحري أو غيره (كمقاوول الشحن والتفريغ أو المشون) وإذا رفعت الدعوى ضد الناقل من قبل المرسل إليه لا يجوز للشاحن أن يرفعها مرة ثانية حول نفس الطلبات.

وعليه فإن دعوى المرسل إليه ضد الناقل البحري، مستمدة، في حقيقة الأمر، من اشتراكه في عقد النقل. كما أن حق المطالبة بالبضاعة، وحق الادعاء بالمسئولية ضد الناقل البحري، متضمن في سند الشحن نفسه ومرسلة معه، والحائز الشرعي لهذا السند، له وحده الصفة في استلام البضاعة، وبموجبه له الحق في الدعوى الناتجة عنه كما أنه قد يتم نقل البضائع بدون إصدار سند الشحن كما نصت عليه المادة 782

من القانون البحري الجزائري على أنه «يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله والذي يطالب باستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن ولو كانت وحيدة، وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة فبناء على وثيقة نقل صحيحة» ففي كلتا الحالتين - سواء بموجب سند الشحن أو بوثيقة صحيحة - فإن المرسل إليه يكون صاحب الحق في الدعوى ضد الناقل البحري. لأن وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى مماثلة تعتبر سند صحيح يحمي حامله الشرعي ويخول له الحق في البضاعة الموصوفة في الوثيقة والمطالبة بالتعويض في حالة الحصول لها أي هلاك أو تلف.

3 - المؤمن L'assureur: المؤمن هو المتعاقد الذي يأخذ على عاتقه تعويض المؤمن له عن الأضرار التي تلحق بالشيء المؤمن عليه نتيجة حدوث الخطر المؤمن منه.

ورغم أنه لا علاقة للمؤمن بعقد النقل البحري إلا أنه يمكنه الرجوع على الناقل البحري الذي كان سببا في الخسائر أو الأضرار اللاحقة للبضاعة. وذلك بناء على عقد التأمين المبرم بين المؤمن والمرسل إليه كمؤمن له صاحب الحق في البضاعة.

ودعوى رجوع المؤمن تفترض حصول أضرار للمؤمن له (المرسل إليه) فإذا تم تعويضه من قبل المؤمن يفقد مصلحته في الدعوى ضد الناقل بينما يكون للمؤمن حق الرجوع عليه بموجب عقد الحلول الذي بموجبه يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه ودعاواه ضد الأطراف الأخرى المسئولة، في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له.

ويلاحظ في القضاء الجزائري أن معظم المنازعات البحرية المطروحة أمام الجهات القضائية المختلفة المختصة يكون المؤمن مدعيا فيها وهو يحل محل المرسل إليه في النزاع ضد الناقل البحري على أساس أن المؤمن يكون قد عوض المرسل إليه قيمة الخسائر أو الأضرار التي أصابت البضاعة المنقولة بحرا.

ولكي يحل المؤمن (شركة التأمين) محل المؤمن له في حقوقه ودعاواه ضد الغير المسئول عن الأضرار الناتجة للبضاعة المنقولة يجب توافر شروط في المدعي نعرض لها فيما يلي:

- عقد الحلول l'acte de subrogation وهو عقد بين المؤمن والمؤمن له يتضمن أسماء الأطراف و يوضح قيمة التعويض المستحق الدفع الذي تم تسديده للمؤمن له المرسل إليه قبل رفع الدعوى أمام المحكمة، مؤرخ وموقع عليه من الطرفين. وأن يقدم يوم رفع الدعوى. فبعد إتمام هذا الإجراء يفقد المرسل إليه الصفة والمصلحة في مقاضاة الناقل وينتقل هذا الحق إلى المؤمن.

في هذا الصدد قضي في دعوى بين الشركة الجزائرية لتأمينات النقل وشركة النقل البحري بالجزائر بموجب القضية رقم: 153253 بتاريخ 22 يوليو 1997 بعدم قبول دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل لعدم تقديم عقد الحلول الذي يسمح لها أن تحل محل شركة - سيدار للحديد والصلب الجزائرية المرسل إليه.

كما أكدت المحكمة العليا في عدة أحكام لها، على أن عقد الحلول هو السند القانوني الذي يسمح للمؤمن أن يحل محل المؤمن له، ويعطي له الصفة والمصلحة. وبما أن حقوق الأطراف حسب رأي المحكمة العليا تقدر يوم رفع الدعوى، فيتعين على من يمارس دعوى الرجوع أن يقدم عقد الحلول محررا قبل رفع الدعوى و إلا يقضى برفضها شكلا لعدم توافر الشروط المنصوص عليها في المادة 459 من قانون الإجراءات المدنية. بينما القضاء الفرنسي يبدو أنه غير متشدد في هذه المسألة إذ يمكن تقديم عقد الحلول بعد رفع الدعوى ولكن قبل النطق بالحكم.

2 - الميعاد: إن مهلة ممارسة دعوى الرجوع من قبل المؤمن في مواجهة الناقل البحري محددة قانونا بثلاثة أشهر اعتبارا من تاريخ تسديد المبلغ المستحق للمرسل إليه وذلك وفقا للمادة 744 من القانون البحري الجزائري التي تنص على أنه: «يمكن رفع دعاوى الرجوع حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة على ألا تتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلم هو نفسه تبليغ الدعوى» أما تقادم دعوى المرسل إليه التي يرفعها ضد الناقل البحري فهي محددة بمهلة سنة واحدة من تاريخ التسليم الفعلي للبضاعة عملا بالمادة 743 من نفس القانون التي تنص على أنه: «تقادم كل دعوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد» كما أن المحكمة العليا بالجزائر سبق لها و أن أوضحت بموجب القضية رقم 151318 بتاريخ 6 ماي 1998 أنه «يمكن أيضا رفع دعوى الرجوع وفقا لأحكام المادة 744 من القانون البحري حتى بعد انقضاء مهلة السنة المنصوص عليها في المادة 743 وذلك في مهلة 3 أشهر ابتداء من تاريخ تسديد قيمة الدين» أو من تاريخ استلام تبليغ الدعوى.

## المطلب الثاني

ضد من ترفع الدعوى البحرية؟  
ترفع الدعوى البحرية ضد كل من له صفة الناقل

المسئول عن الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضاعة. وتختلف صفة الناقل المسئول عن الأضرار في حالة عقد النقل الصادر بموجب سند الشحن (أو وثيقة الشحن) عنها في حالة عقد إيجار السفينة الصادر بموجب مشاركة الإيجار. ونتطرق لذلك فيما يلي:

## الفرع الأول: في حالة عقد النقل البحري

1 - الناقل: أول من ترفع الدعوى ضده هو الناقل باعتباره مسئولاً عن كل يلحق بالبضاعة من خسائر أو أضرار وذلك طبقا للمادة 802 من القانون البحري التي تنص على أنه «يعد الناقل مسئولاً عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضائع» ثم حددت نفس المادة نطاق هذه المسئولية بنصها على أنه يكون الناقل البحري مسئولاً «منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني» كما حدد القانون البحري في المادة 739 نطاق عقد النقل الذي يبدأ بمجرد اخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني. وبهذه الكيفية يكون الناقل البحري للبضائع مسئولاً بقوة القانون.

والدعوى ضد الناقل البحري في الظروف العادية لا تطرح على المدعي أي إشكال عندما يكون هو نفسه من أصدر سند الشحن أو على الأقل ما أظهرته بيانات السند بأنه الناقل المسئول في مواجهة الشاحن أو من له الحق في رفع الدعوى. إلا أنه ليس في كل الأحوال يقوم الناقل بعملية النقل من أولها إلى آخرها ويكتسب صفة الناقل المسئول عما يلحق بالبضائع من أضرار، قد يقوم بتنفيذ جزء من النقل ويكمل الباقي ناقلون آخرون وهو النقل الذي يتم عن طريق النقل المتتالي وتتم هذه الطريقة من النقل التي تسمى بالنقل المتتابع في كثير من الأحيان عندما تكون المسافة التي يجب أن تقطعها البضاعة بين ميناء القيام وميناء الوصول بعيدة. فمن هو الناقل والناقلين المسئولين عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة في نظام النقل المتتابع؟

2 - الناقل المتعاقد: الناقل المتعاقد أو الناقل الرئيسي هو الناقل الأول الذي أبرم عقد النقل البحري مع الشاحن و يسمى بالناقل المتعاقد.

وأشار القانون البحري الجزائري إلى الناقل المتعاقد والناقل الفعلي في المادة 764 منه فعبّر عن الناقل المتعاقد بالناقل الذي يضع وثيقة الشحن المباشر والناقل الفعلي بالناقلين المتعاقبين أو المتعديين إذ نصت الفقرة الأولى من المادة المذكورة على أنه «إذا وضعت وثيقة شحن مباشرة، لا يمكن للناقلين المتعديين إصدار وثائق شحن منفصلة لمسافات النقل



المتمة من طرفهم إلا إذا احتوت 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 المتعاقبين» فيعتبر الناقل المتعاقد في القانون البحري الجزائري، ذو صفة في مواجهة المدعي بالتعويض عن الأضرار التي تلحق البضاعة المنقولة خلال المسافة التي تقطعها لحين وصولها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني. ذلك ما توحى إليه المادة 765 من القانون البحري التي نصت على «أن الناقل البحري الذي وضع وثيقة مباشرة يلزم بالتنفيذ الملائم للالتزامات المترتبة على الناقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة حتى تسلم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني» بمعنى أنه يجوز للمدعي بالتعويض في حالة الأضرار التي تصيب البضاعة أن يرجع على الناقل الذي تعاقد معه أصلاً، ولا يعنيه إذا كان هو الذي قام بالنقل أم ناقل آخر سواء في كل المسافة أم في جزء منها. فالناقل الأول (أو المتعاقد) مسئول في الأصل عن تنفيذ كل الاتفاقات وهو الذي يتعهد بالقيام بكل الرحلة ولا شك في تحقق مسئوليته عن هلاك البضاعة أو تلفها أثناء جزء من الرحلة التي يقوم بها بصفته ناقلاً. أما عن مسئوليته عن الهلاك أو التلف أثناء عملية النقل الأخرى فأساسها أنه يعتبر وكيلًا بالعمولة للنقل عندما يقوم بتسليم البضائع إلى ناقل آخر وهذا ما استقر عليه القضاء في مصر وفرنسا.

### 3 - الناقل الفعلي:

الناقل الفعلي هو الناقل التالي الذي اتفق مع الناقل المتعاقد من أجل تنفيذ عملية النقل كلها أو جزء منها أما إذا قام بتنفيذ عملية النقل كلية فإنه يتحمل المسئولية كلها عن تعويض الشاحن أو المرسل إليه عما أصاب البضاعة من أضرار. أما إذا قام بتنفيذ جزء فقط من عملية النقل فتكون مسئوليته فقط عن الأضرار التي أصابت البضاعة خلال هذه المرحلة بالذات، أما الأضرار التي حدثت خلال مرحلة أو مراحل أخرى سابقة أو لاحقة له فيكون المسئول عنها من كانت البضائع في عهده أثناء حدوث الضرر. وهو ما نصت عليه المادة 765 من القانون البحري الجزائري إذ تضمنت «أن الناقل البحري الذي وضع وثيقة مباشرة، يلزم بالتنفيذ الملائم للالتزامات المترتبة على الناقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة حتى تسلم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، ويسأل كل من الناقلين الآخرين عن تنفيذ هذه الالتزامات في مسافة النقل الذي قام به وذلك بالتكافل والتضامن مع الناقل الذي وضع وثيقة الشحن

المباشرة» بمعنى أنه يجوز للشاحن أن يرجع على الناقل المتعاقد أو على الناقل الفعلي أو كلاهما في آن واحد للمطالبة بالتعويض، وهما متضامنين فيما بينهم في تسديد قيمة المطالبة، وعلى الناقل المتعاقد أن يرجع بدوره على الناقل الفعلي المسئول عما أصاب البضاعة من أضرار بقيمة التعويض الذي دفعه للشاحن. بموجب دعوى الرجوع وفق الإجراءات والشروط السابقة. كما أن مسئولية الناقل الفعلي تضي عليه صفة الناقل البحري ولوعلى جزء من الرحلة التي قام بتنفيذها. وهو متضامن مع باقي الناقلين الآخرين في نفس العملية تجاه الناقل المتعاقد، وتضامن الناقلين يضي على المتضامنين صفة الناقل إذ يمكن للمتضرر الرجوع عليهم جميعاً أو على أحد منهم بالتعويض.

le manutentionnaire portuaire

### 4 - مقالو المناولة المينائية:

(المقالو البحري)

أصبح الناقل البحري في الوقت الخالي أكثر من أي وقت مضى، في حاجة إلى خدمات أشخاص متخصصين في الشحن والتفريغ يقومون بأعمالهم في الميناء. كما أن وجود هذه القوى العاملة على مستوى جميع موانئ العالم من شأنه تخفيف العبء على الناقل في مختلف العمليات التي تستوجب القيام بها في إنزال أو شحن البضاعة من وعلى السفينة وفي وقت قصير يمكن الناقل عدم المكوث وقت طويل على الرصيف الذي يكبده مصاريف قد تكون باهظة. فاللجوء إلى هذا النوع من الخدمات يتم بموجب عقد يتفق فيه المقالو مع من طلب خدماته.

في هذا الصدد تضمنت المادة 912 من القانون البحري تعريف نشاط المقالو كما يلي: «تشمل المناولة المينائية عمليات شحن البضائع ورسها وفكها وإنزالها وعمليات وضع البضائع على السطوح الترابية والمغازات وأخذها» هذه العمليات يقوم بها المقالو بمساعدة عمال متخصصين يعرفون.

ب - حسب المنطقة التي يشتغلون بها.

ويكون المقالو مسئولاً عن ما يلحق البضاعة من خسائر أو أضرار خلال الفترة التي تكون تحت رقبته وتصرفاته وقد يكون نشاط المقالو لحساب السفينة أو لحساب الشاحن أو لحساب المرسل إليه ويكون ذلك إما عند الشحن أو عند التفريغ. أما عن نشاطه عند الشحن تتحدد مهامه في شحن ورس وربط البضاعة بينما تنحصر مهامه عند التفريغ في فك البضائع وإنزالها في المخازن أو السطوح الترابية والمغازات. ولا يسأل المقالو عن إخلاله بالعمليات التي قام بها إلا في مواجهة من كلفه بها، سواء كانت السفينة أو الشاحن أو المرسل إليه وخلال الفترة التي تكفل بها

بموجب العقد. (المادة 915)

أي أن الدعوى توجه ضد المقالو الذي يعتبر مسئولاً عما يلحق البضاعة من هلاك أو تلف تجاه من طلب خدماته.

- الناقل أو المرسل إليه أو الشاحن

- خلال فترة قيامه بمهامه وليس عن الأضرار التي تحدث قبلها أو بعدها كما جاء في النص.

أما إذا كان الناقل هو الذي عهد إلى المقالو بالقيام بالعمل بناء على تعليمات من صاحب الشأن في البضاعة، أو بناء على شرط وارد في سند الشحن أو مشارطه الإيجار، فإنه يجب على الناقل إخطار المقالو البحري بذلك حتى يعرف لحساب من يعمل، وفي مواجهة من هو مسئول. كما أن مسئولية المقالو لا تقام فقط في حالة عدم قيامه بالعمليات المنوطة له، وإنما أيضاً في حالة التأخير في تنفيذ تلك العمليات. ويكون عرضة لدعوى قضائية في حالة تأخيرها عن تنفيذ عمليات الشحن أو التفريغ في الوقت المتفق عليه كإنتهاء عملياته بعد المدة المتفق عليها، إلا إذا أثبت أن التأخير كان بسبب الغير.

### 5 - مقالو التشوين:

L'aconier حددت المادة 920 من القانون البحري التزامات المشون كما يلي: «يشمل تشوين البضائع العمليات الموجهة لتأمين استلام وتأشير والتعرف في اليابسة على البضائع المشحونة أو المنزلة، وحراستها إلى أن يتم شحنها أو تسليمها إلى المرسل إليه» ويتضح من النص السابق أن مقالو التشوين مثله مثل مقالو المناولة المينائية السابق الإشارة إليه إذ يمكنه أن يتعاقد مع أي طرف من أطراف عقد النقل البحري للقيام بالعمليات المخولة له في المادة 920 وبالتالي يمكنه أن يشتغل لحساب الناقل البحري أو ممثله أو لحساب الشاحن أو لحساب المرسل إليه أو ممثله وأياً كان الطرف الثاني في العقد يكون مقالو التشوين مسئولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضاعة وهي في عهده. كما تكون مسئولية المشون تجاه من تقدم بطلب خدماته وفقاً للفقرة 1 من المادة 924 من القانون البحري، ولا يكون مسئولاً عما أصاب البضاعة من خسائر أو أضرار قبل أن يشرع في تنفيذ الأشغال المتفق عليها أو عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة بعد إتمام أعماله.

كما يمكن رفع الدعوى ضد مقالو التشوين عندما يخل هذا الأخير بالتزاماته التعاقدية المحددة في العقد المبرم بينه وبين من طلب خدماته وتثبت مسئوليته عن الخسائر أو الأضرار للبضاعة أثناء قيامه بعملياته المتفق عليها.

### 6 - وكيل السفينة:

يعتبر وكيلًا للسفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر، وبموجب وكالة من المجهز أو الربان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة والتي لا يقوم بها الربان شخصياً وكذلك بالعمليات المعتادة الأخرى والمرتبطة برسو السفينة في الميناء (المادة 609) من خلال هذا التعريف لوكيل السفينة نستخلص مهام والتزامات وكيل السفينة، والتي ترتب عليه مسئوليات عند الإخلال بها أو عدم تنفيذها كما اتفق عليها، ثم ماهية الدعوى التي تقام ضده، وذلك فيما يلي:

أ - مهام و التزامات وكيل السفينة: تضمنت المادة 610 بحري العمليات التي تشمل النشاط المتعلق بالوكالة يمكن ترتيبها كما يلي:

- تسلم البضاعة: تتمثل عملية تسلم البضاعة من الربان في قبوله لها والمحافظة عليها خلال المدة التي تكون في عهده بوضعها في أماكن آمنة وبعيدة عن كل أذى قد يصيبها بخسائر أو أضرار إلى أن يتقدم المرسل إليه أو من يمثله لتسلمها.

- تسليم البضاعة: يقوم وكيل السفينة بتسليم البضاعة للمرسل إليه وقبض أجره النقل منه. وعند التسليم يقوم الوكيل بمراجعة البضاعة بحضور المرسل إليه. كما أن التحفظات التي توجه للوكيل تعتبر كأنها وجهت للناقل نفسه..

ب - مسئولية وكيل السفينة: يعد وكيل السفينة مسئولاً عن الأخطاء التي يرتكبها خلال ممارسة مهامه بمقتضى أحكام القانون العام «ويرتبط وكيل السفينة بالمجهز بموجب عقد وكالة يتضمن حقوق وواجبات الأطراف، فتكون مسئوليته تجاهه، كما تكون تجاه الغير المستفيد من خدماته.

- في مواجهة المجهز

- الموكل: يسأل وكيل السفينة في مواجهة المجهز عن الأخطاء التي يرتكبها في تنفيذ وكالته فهو وكيل مأجور من المجهز يعمل باسمه ولحسابه. يجب عليه أن يبذل في تنفيذ وكالته عناية الرجل العادي أو رب الأسرة الحريص.

- في مواجهة الغير لا يسأل وكيل السفينة في مواجهة الغير، يعني من لا يربطهم معه عقد، كالشاحن والمرسل إليه أو أي صاحب حق آخر في البضاعة، عما يصيب البضاعة من هلاك أو تلف، إلا إذا كان ذلك راجعاً إلى خطئه الشخصي أو خطأ تابعيه فهو مسئول مثلاً، عن تسليم البضاعة إلى من لا يحمل سند الشحن بصفة قانونية. وإذا امتنع عن تسليم البضاعة إلى من بيده سند الشحن. أو تأخر في تسليم البضاعة أو في تزييفها ولحققتها أضرار من جراء تباطئه.



وفي كل حالات المسؤولية يجب على المتضرر إثبات الخطأ في جانب الوكيل.

ج - الدعوى ضد وكيل السفينة: يكون وكيل السفينة مسئولا عن أخطائه إما بموجب المسؤولية التعاقدية إذا كان ثمة عقد يربطه بالطرف الثاني المتضرر، وإما بموجب المسؤولية التقصيرية إذا لم يربطه أي عقد بالطرف المتضرر وعليه تكون الدعوى ضد وكيل السفينة إما تعاقدية وإما تقصيرية:

- مسئوليته التعاقدية: لا يمكن إثارة المسؤولية التعاقدية ضد وكيل السفينة إلا من قبل من طلب خدماته، وهو عادة المجهز إذا كنا بصدد السفينة، أو صاحب البضاعة إذا كنا بصدد وكيل الشحن وبالتالي فهو مسئول تجاه موكله. كما أن مسؤولية وكيل السفينة لا تنفى مسؤولية المجهز بصفته موكلا يسأل عن الأخطاء التي يرتكبها الوكيل في تنفيذ واكلته وفقا للقواعد العامة.

- مسئوليته التقصيرية: مسؤولية وكيل السفينة التقصيرية تكون قبل كل من لا تربطه بهم علاقة تعاقدية ولكن أصابهم ضرر نتيجة خطأ يعزى إليه. بمعنى أن وكيل السفينة لا يمكن أن يكون مسئولا عن أخطاء المجهز أو أخطاء الربان وإنما يكون مسئولا عن أخطائه الشخصية فقط، وخلال المدة التي تكون فيها البضاعة تحت حراسته. وبما أن وكيل السفينة غير مسئول إلا عن أخطائه الشخصية دون أخطاء المجهز أو الربان تعين عدم قبول الدعوى الموجهة إليه عن الهلاك أو التلف الذي يصيب البضاعة أثناء النقل إلا أن هذا لا يمنع المرسل إليه من توجيه الدعوى ضده بوصفه وكيلا عن المجهز. وعليه فإن الدعوى توجه ضد الناقل البحري كما يمكن توجيهها ضد وكيل السفينة بصفته وكيلا عن المجهز خاصة عندما تكون الأضرار ذات أثر مستمر من الناقل إلى الوكيل.

## الفرع الثاني في حالة عقد إيجار السفينة

تختلف صفة الناقل في حالة إيجار السفينة باختلاف أنواع هذا الإيجار فيما إذا كان الإيجار بالرحلة أو بالمدة الزمنية أو بهيكلها.

إذ يتعين أن توجه الدعوى ضد من يكون الناقل المسئول عن الأضرار الحاصلة للبضائع وتكون له هذه الصفة. وتعرض لها وفق الترتيب التالي:

أولا: صفة الناقل البحري في حالة إيجار السفينة بالرحلة.

ثانيا: صفة الناقل البحري في حالة إيجار السفينة لمدة زمنية.

ثالثا: صفة الناقل البحري في حالة إيجار السفينة بهيكلها (عارية أو غير مجهزة)

1 - الناقل البحري في حالة إيجار السفينة بالرحلة: إيجار السفينة بالرحلة يدخل ضمن حالات إيجار السفينة المجهزة بجميع لوازمها المطلوبة من أجل قيامها بالملاحة البحرية في أحسن وجه وطبقا لمقتضيات المعاهدات الدولية المختصة في السلامة البحرية. وأن إيجار هذه السفينة بالرحلة يكون في شكل عقد يربط بين طرفين، غالبا بين شركتين ملاحيتين في مستوى اقتصادي واحد، يسمى الطرف الأول (المؤجر) والثاني (المستأجر) حول محل العين المؤجرة وهي السفينة. في هذا النوع من الإيجار يحتفظ المؤجر بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة وهو ما نصت عليه المادة 651 من القانون البحري الجزائري.

وبالتالي يعتبر المسئول أمام المدعي. وفي هذا الموضوع أصدرت المحكمة العليا بتاريخ 22 نوفمبر 1994 تحت رقم 119766 حكمها بوجوب تحديد نوع عقد الإيجار المبرم بين المؤجر والمستأجر من قبل المدعي حتى تتمكن المحكمة العليا من فرض رقابتها.

ومن ضمن تحليلها للحكم المنتقد تطرقت إلى حالة إيجار السفينة بالرحلة و صفة الناقل فيها بقولها «في هذه الحالة، أي الإيجار بالرحلة يبقى المؤجر مسئولا عن الخسائر» وفي حكم آخر بتاريخ 07 نوفمبر 1995 رقم 138944 جاء فيه «حيث أنه في إطار استئجار السفينة على أساس الرحلة كما هو الحال في هذه القضية، فإن المؤجر يعتبر الناقل المسئول عن البضائع المكلف بها طبقا لأحكام المادة 653 من القانون البحري» كما تجدر الملاحظة أن الربان في حالة إيجار السفينة بالرحلة، يبقى تابعا (préposé) للمؤجر بالرحلة وليس للمستأجر، إذا لم ينص صراحة على خلاف ذلك وفي نفس الوقت يعتبر الناقل بالنسبة للغير حامل سند الشحن وممثل للمجهز (représentant de l'armateur) بمعنى أنه يصدر سند الشحن ويوقع عليه تحت ختم السفينة مع

تحديد ميناء القيد ويصدر سند الشحن بعنوان (en-tête) المؤجر، وبهذه الكيفية يستطيع الشاحن التعرف على الناقل الذي هو المؤجر في نفس الوقت. كما تجدر الملاحظة أيضا أن السفن أصبحت في أيامنا هذه، تستعمل نظام نقل متتابع مع عدد من السفن لإنجاز مختلف مراحل النقل البحري لعملية واحدة. بمعنى تداخل عدة شركات ملاحية في تنفيذ مهمة واحدة يتضمنها سند الشحن مثلا.

- سند شحن يتضمن اسم شركة بحرية واحدة:

في هذه الحالة تعتبر الشركة المتضمن عنوانها سند الشحن هي الناقل، وتعتبر كذلك ولولم تقم بعملية النقل.

- سند شحن يتضمن اسم شركتين معا أو خدمة موحدة (service commun) في هذه الحالة صفة الناقل تكون للشركتين معا ولوان الخدمة قدمت من قبل شركة واحدة. سند الشحن بدون عنوان (sans entête) إذا صدر سند الشحن بدون اسم الناقل يعتبر المجهز هو الناقل وفقا للمادة 754 من القانون البحري التي نصت على أنه إذا لم يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن، عد مجهز السفينة التي تحمل البضاعة على متنها، هو الناقل وكذلك الحال عندما يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن بشكل غير دقيق أو غير صحيح. كما قضت في هذا الصدد محكمة استئناف، روان (la cour de Rouen) في (15 جوان 1984) محكمة استئناف - آكس انبروفانس (la cour d'Aix) في (14 فيفري 1984) بالنسبة لسند الشحن الذي لا يتضمن أية بيانات أو عبارات يمكن بموجبها التعرف على الناقل حيث قضت بقبول طلبات مالكي البضاعة الموجهة ضد - المجهز المالك للسفينة، وتبنتها محكمة النقض الفرنسية.

2 - الناقل البحري في حالة إيجار السفينة لمدة زمنية: إيجار السفينة لمدة زمنية محددة هو عقد يحدد أطرافه (المؤجر والمستأجر) مدة استغلال السفينة يبدأ من الوقت الذي توضع فيه السفينة تحت تصرف المستأجر وينتهي في اليوم المتفق عليه في العقد المبرم بين الطرفين. فإذا كان استئجار السفينة لمدة زمنية معينة، يكون المستأجر هو الذي له صفة الناقل وليس مؤجرها، وفقا لمقتضيات المادة (701) من القانون البحري الجزائري وتناولت المحكمة العليا هذه المسألة وتطرقت إلى الحالات المختلفة لإيجار السفينة من ضمنها حالة الإيجار لمدة زمنية (affrètement à temps) في الحكم المؤرخ في (22 نوفمبر 1994) بقولها «..وإذا كانت السفينة مستأجرة لمدة معينة وفقا لأحكام المواد 650 وما يليها من القانون البحري ففي هذه الحالة المسؤولية ترجع إلى المستأجر..» كما تجدر الملاحظة أن الربان في حالة إيجار السفينة لمدة زمنية محددة يعتبر تابعا للمستأجر (devient le préposé de l'affréteur) لتكون المستأجر في هذا النوع من الإيجار يحتفظ بالتسيير التجاري للسفينة وهذا وفقا لنص المادة 701 من القانون البحري الجزائري التي تنص على أنه «يعود التسيير التجاري للسفينة لمستأجر السفينة، ويكون الربان بحكم القانون ممثلا عن المستأجر».

3 - الناقل البحري في حالة إيجار السفينة بهيكلها (أو غير مجهزة): إيجار السفينة بهيكلها هو الإيجار الذي الاتفاق الذي يتم بين المؤجر والمستأجر حول سفينة غير مسلحة وغير مجهزة بما فيه الكفاية فيقوم المستأجر، على حسابه الخاص، بتسليحها وتجهيزها وتطعيمها بالشكل الكافي حتى تصبح صالحة للملاحة. إذ نصت المادة 724 من القانون البحري على أنه «يتعهد المؤجر بموجب عقد استأجار السفينة بهيكلها بان يضع السفينة بدون تسليح أو تجهيز تحت تصرف المستأجر لوقت محدود...» كما أضافت المادة 729 من نفس القانون على أن «يزود المستأجر السفينة بالطاقم ويدفع له الأجرة والمؤونة والمصاريف الملحقة» ويعتبر المستأجر في حالة إيجار السفينة بهيكلها هو المسئول عن كل ما يحصل للبضاعة من هلاك أو تلف خلال مدة الإيجار لكونه يتمتع بالتسيير التجاري للسفينة وفق أحكام الفقرة الأولى من المادة 730 من القانون البحري. ومن ثم نص الحكم المطبق على حالة إيجار السفينة بالمدة الزمنية يطبق على هذه الحالة لاشتراك الحالتين من الإيجار - بالمدة الزمنية وبهيكلها - في تسيير المستأجر للسفينة تجاريا. ولهذا السبب تعتبر المحكمة العليا المستأجر هو المسئول وحده عن الخسائر اللاحقة بالبضائع. كما أنه لا يختلف سند الشحن الذي يصدره الربان في حالة إيجار السفينة بهيكلها، عنه في حالة إيجار السفينة بالمدة الزمنية باعتباره تابعا للمستأجر ويخضع لأوامره وبالتالي يصدر سندات الشحن في النماذج (modèles) التي تحمل اسم و عنوان المستأجر المتبوع (commettant) وبهذه الصيغة يعرف الشاحن أنه يتعامل مع ناقل مستأجر (transporteur affréteur كما يعتبر المستأجر المجهز (l'affréteur armateur) لأنه يقوم بتجهيز وتطعيم السفينة. ومن حقه إبرام عقود النقل مع الشاحنين ويعتبر أيضا ناقلا في مواجهة الشاحنين. ويضمن المؤجر ويحل محله في مواجهة مطالبات الغير وفق أحكام الفقرة الثانية من المادة 730 من القانون البحري. كما تظهر صفة الناقل المستأجر والبيانات المتعلقة به في سند الشحن نفسه بكيفية واضحة. أما إذا لم يكن كذلك عند المجهز هو الناقل في مواجهة مطالبات الشاحنين. والخلاصة على ما سلق فيما يخص صفة الناقل المسئول عن الخسائر أو الأضرار الحاصلة للبضاعة من خلال عقود إيجار السفينة، إن مسؤولية المؤجر أو المستأجر تختلف حسب اختلاف عقود إيجار السفينة. وكل دعوى أو مطالبة يجب إن توضح نوع الإيجار المتعلق بها حتى يمكن للمحكمة العليا بسط رقابتها على الأحكام والقرارات إذا كانت مطابقة للقانون أم غير ذلك.



## المبحث الثاني

إجراءات الدعوى البحرية: تتطلب الدعوى البحرية مباشرة عدة إجراءات. تتعلق أساسا بالإخطار والاختصاص والتقدم في المنازعات البحرية. ويعبر الإخطار، إجراء سابق للدعوى البحرية ويعرف بالاحتجاج أو التبليغ (notification) أو التحفظات (les reserves) كما أن إجراء الإخطار لا يتعلق بقبول أو عدم قبول الدعوى وإنما بإثبات وجود أو عدم وجود خسائر أو أضرار في البضاعة أثناء تسليمها. وبدون إجراء الإخطار يعتبر الناقل قد سلم البضاعة كاملة وسليمة كما هي مدونة في سند الشحن. إلى أن يثبت المرسل إليه خلاف ذلك. وينقلب عبء الإثبات على عاتق المرسل إليه بعد أن كان على عاتق الناقل. غير أنه لا جدوى من الإخطار إذا تمت معاينة البضاعة حضوريا بين الناقل والمرسل إليه أو ممثله عند تسليم البضاعة، أو إذا هلك البضاعة هلاكا كلياً.

- وان الاختصاص في المواد البحرية يتيح لصاحب الحق في البضاعة اللجوء إلى عدة جهات قضائية مختصة بالإضافة إلى الاختصاص المنصوص عليه في القواعد العامة وذلك إما أمام محكمة ميناء الشحن، الذي غالباً ما يكون في دولة أجنبية، أو أمام محكمة ميناء التفريغ الذي غالباً ما يكون في دولة المرسل إليه صاحب الحق في البضاعة، هذا إلى جانب محكمة موطن المدعى عليه كالمقر الرئيسي للناقل. مما يمكن المدعى من التصرف في إجراءات الدعوى بكل طمأنينة.

- أما تقدم الدعوى البحرية فإنه يختلف حسب اختلاف العقود المبرمة بين الأطراف المعنية، إذ حدد المشرع البحري تقدم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري بصفة عامة بسنتين متيحا في ذلك متسعا من الوقت للشاحن أو للمرسل إليه الطرف الضعيف في العقد. أما الدعاوى الناشئة بموجب سند الشحن فتتقدم بسنة واحدة من تاريخ تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي يجب أن تسلم فيه وعليه نتطرق إلى هذه المحاور الثلاثة في كل من القانون البحري والمعاهدات الدولية في المطالب الثلاثة التالية.

## المطلب الأول: الإخطار في القانون البحري والمعاهدات الدولية

نصت المادة 790 من القانون البحري الجزائري على أنه «إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا

في ميناء التحميل، قبل أوفي وقت تسليم البضاعة وإذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس. وإذا لم تكن الخسائر أو الأضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل اعتبارا من استلام البضائع. ولا جدوى من التبليغ الكتابي إذا كانت حالة البضائع محققا فيها حضوريا عند استلامها.

تعتبر باطله كل الشروط التعاقدية الناصة على تكاليف زائدة بالنسبة لمن أرسلت إليه البضائع عن الشروط المبينة أعلاه «كما نصت المادة الثالثة (سادسا) من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 على أنه» إذا لم يحصل إخطار كتابي بالهلاك أو التلف وبماهية هذا الهلاك أو التلف للناقل أو وكيله في ميناء التفريغ قبل أوفي وقت تسليم البضاعة ووضعها في عهدة الشخص الذي يكون له الحق في استلامها طبقا لعقد النقل فإن هذا التسليم يعتبر إلى أن يثبت العكس، قرينة على أن الناقل قد سلم البضاعة بالكيفية الموصوفة بها في سند الشحن. وإذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر فيجب أن يحصل الإخطار في مدى ثلاثة أيام من التسليم»

- كما نصت المادة 19 فقرة 1 من معاهدة هامبورج الخاصة بالنقل البحري للبضائع لسنة 1976 على أنه ما لم يقيم المرسل إليه بتوجيه إخطار كتابي عن الهلاك أو التلف إلى الناقل يحدد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف وذلك في تاريخ لا يتجاوز يوم العمل التالي لتسليم البضائع إلى المرسل إليه اعتبر هذا التسليم قرينة كافية على أن الناقل سلم البضاعة بالكيفية الموصوفة بها في وثيقة النقل فإذا لم تكن هذه الوثيقة قد أصدرت اعتبر قرينة ظاهرة على أنها سلمت بحالة سليمة .

- إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر تسري بالقدر نفسه أحكام الفقرة 1 من هذه المادة إذا لم يوجه الإخطار خلال 15 يوما متصلة تلي مباشرة يوم تسليم البضائع إلى المرسل إليه.

- إذا كانت قد أجريت بصورة مشتركة من الطرفين عملية معاينة أو فحص لحالة البضائع وقت تسليمها إلى المرسل إليه انتفت الحاجة إلى توجيه الإخطار الكتابي عما يتم التحقق منه أثناء المعاينة أو الفحص المذكورين من هلاك أو تلف في حالة وجود أي هلاك أو تلف فعلي أو متصور يجب على كل من الناقل والمرسل إليه أن يقدم إلى الآخر جميع التسهيلات المعقولة لفحص البضائع وجردها.

- لا يستحق أي تعويض عن أية خسارة تنتج عن التأخير في التسليم ما لم يوجه إخطار كتابي إلى الناقل خلال 60 يوما متصلة تلي مباشرة يوم تسليم

البضائع إلى المرسل إليه.

يتضح من نص القانون البحري ونصوص المعاهدات الدولية السابقة أنها تشترك في شرط إجراء الإخطار المسبق في حالة الهلاك أو التلف الحاصل للبضاعة الموجه من قبل المرسل إليه إلى الناقل البحري وعلى أن يكون كتابيا، إلا أنها تختلف فيما يخص ضرر التأخير في تسليم البضاعة ومواعيد توجيه الإخطار الذي تنفرد به معاهدة هامبورج. إلا أن هذه النصوص لم توضح مفهوم الإخطار وما يجب أن يتضمنه من بيانات. وهو ما نحاول توضيحه فيما يلي:

1 - مفهوم الإخطار: لم يعرف القانون البحري ولا المعاهدات الدولية (معاهدة بروكسل لسنة 1924 أو معاهدة هامبورج لسنة 1976) مفهوم الإخطار وترك الأمر في ذلك للفقه والقضاء إذ عرف الفقيه الفرنسي الأستاذ (روديير) الإخطار بأنه تعبير عن عدم الرضى ورفض قيام قرينة التسليم المطابق. أما نص القانون البحري في المادة 790 و معاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924 في المادة 3 الفقرة 6 جاءت بالحالات التي يتم فيها إجراء الإخطار الذي يجب أن يكون متعلقا بحالة الخسائر وحالة الأضرار الحاصلة للبضاعة.

أما حالة الخسائر (les pertes) يمكن أن تكون جزئية أو كلية.

وإذا كان التبليغ يمكن أن يتم في حالة الخسائر جزئية لإمكان استلام البضاعة في الجزء السليم منها فإنه لا يمكن إجراء هذا التبليغ في حالة الخسائر الكلية لعدم إمكانية استلام البضاعة. كما يلاحظ عدم إدراج هذه الفقرة ضررا لتأخير في تسليم البضاعة رغم وروده في كثير من النصوص من القانون البحري منها المادة 805 مثلا. بينما حالة الأضرار dommages الحاصلة للبضائع يعني وصول البضاعة كاملة ولكن تالفة بحيث لا يمكن استعمالها في الغرض الذي خصصت لها. كما اشترط النصين على أنه يمكن أن يتم التبليغ سواء من قبل المرسل إليه الذي هو صاحب الحق في استلام البضاعة في ميناء الوصول إلى جانب ممثله كوكيل العبور أو وكيل الشحن أو غيرهم من الأشخاص اللذين لهم وكالة خاصة من المرسل إليه لاستلام البضاعة. وعلى أن يوجه التبليغ إلى الناقل وهو الناقل البحري الذي كانت البضاعة في عهده عند إصابتها بالخسائر أو الأضرار. إلا أن نص القانون البحري لم يذكر وكيل الناقل مثل ما ذكر في نص المعاهدة، الذي بدوره يمكن أن يمثل الناقل بموجب عقد مبرم بينهما في هذا الشأن و يقوم بتوجيه الإخطار للناقل إذا أصاب البضاعة أي ضرر. كوكيل السفينة مثلا - كما يجب أن يكون التبليغ كتابيا وعلى أن يجرى في وقت محدد يختلف حسب ما إذا

كانت الخسائر أو الأضرار ظاهرة أو غير ظاهرة، فإذا كانت ظاهرة أي يمكن معاينتها لمجرد استلامها أول مرة حدد النص أن يتم التبليغ قبل أو أثناء الاستلام بينما إذا كانت غير ظاهرة فالتبليغ يجرى خلال ثلاثة 03 أيام عمل من تاريخ استلام البضاعة.

غير أن عبارة «قبل الاستلام» المنصوص عليها في المادة يكتنفها بعض الغموض لولم تليها عبارة أو أثناء التسليم التي جرى بها العمل في الموانئ الجزائرية بصفة عامة. كما أنه لا جدوى من إجراء هذا التبليغ في حالة قيام معاينة بمعرفة أطراف النقل المعنيين فور استلام البضاعة ومناقشة الخسائر أو الأضرار المبينة في محضر يثبت ذلك.

وحفاظا على مصلحة صاحب الحق في البضاعة، الطرف الضعيف في عقد النقل البحري للبضائع فإن المشرع أحاط النص بقاعدة أمرة لا يجوز الاتفاق على مخالفتها، تتمثل في عدم قبول شروط أخرى غير تلك المبينة في هذا النص. تحت طائلة البطلان. كقبول صاحب البضاعة تعويض أقل من القيمة الحقيقية للأضرار عند إجراء المعاينة الحضورية وعدم اللجوء إلى القضاء. كما تشمل مسؤولية الناقل الخسائر أو الأضرار الحاصلة للبضاعة خلال فترة الرحلة البحرية بما فيها فترة الشحن وفترة التفريغ. ويستوي ذلك إذا قام الناقل البحري بشحن البضاعة أو بتفريغها بنفسه وبوسائله الخاصة الموجودة على السفينة أو مستعينا في ذلك بمقاولي الشحن والتفريغ المتواجدين في الميناء. كما يتم إخطار الناقل بما أصاب البضاعة من خسائر أو أضرار من قبل المرسل إليه نفسه باعتباره صاحب الحق في البضاعة المنقولة بحرا وفي حالة تعذر المرسل إليه يحل محله في ذلك ممثله الذي يقوم بتعيينه بصفة قانونية.

2 - أن يكون الإخطار مكتوبا: اشترط القانون البحري في الفقرة الأولى من المادة 790 والمعاهدتين بروكسل وهامبورج على أن يتم الإخطار في شكل كتابي وليس شفهي.

كما يستوي في ذلك إذا كانت الكتابة بخط يد صاحب البضاعة أم بآلة راقنة أو على الكمبيوتر أو بواسطة أية وسيلة أخرى من الوسائل الحديثة للكتابة. والكتابة لا تعتبر شرطا لقبول أو عدم قبول الدعوى وإنما لإثبات وجود الضرر عند التسليم. كما أنه لم يشترط في الكتابة شكلا خاصا بل كل ما يجب أن يتوافر فيه هو أن يكون مكتوبا في شكل واضح سواء في وصل استلام البضاعة أو في ورقة مستقلة تتضمن محتوى الإخطار، فيجوز أن يتم بخطاب بريدي موصى عليه كما يمكن أن يتم الإخطار بموجب برقية télégramme وبما أن الكتابة تكون مقبولة في أي شكل كانت فإرسال تلکس telex يتضمن حدوث



الأضرار بكيفية واضحة ودقيقة يعتبر تحفظا مقبولاً. 3- أن يكون الإخطار واضحاً ومحدداً: أن الوضوح والتحديد شرطان ضروريان في كتابة الإخطار المقدم من قبل المرسل إليه للناقل.

ولكي يكون الإخطار مقبولاً من قبل المحكمة التي تنظر النزاع، يجب أن يتضمن ما أصاب البضاعة فعلاً من خسائر أو أضرار محررة بصفة واضحة ودقيقة بمعنى أنه يشمل في مضمونه على ماهية الخسائر أو الأضرار التي لم يرتضيها المرسل إليه عند استلامه البضاعة. وأن يكون محدداً وبعيداً عن العموميات généralités التي تجعل منه مجرد سرد لبيانات لم توضح الغرض من تحريرها.

كما يشترط في كتابة التحفظات أن تتعلق بما حدث فعلاً من خسائر أو أضرار للبضاعة أثناء عملية الاستلام وليس ما قد يحدث مستقبلاً رغم التأكد من حصوله. إذ لا يعتد بالإخطار الذي يرسل قبل استلام البضاعة بدعوى الاحتفاظ بحق المرسل إليه على ما قد يظهر من مختلف الأضرار للبضاعة عند استلامها. وهو ما حكمت به محكمة استئناف - روان - بقرار مؤرخ في 04 فيفري 1954 وكذلك محكمة استئناف - باريس في قرار مؤرخ في 06 ابريل 1978.

وإذا تعلق الإخطار بنقص أو عجز manquant في البضاعة، على المرسل إليه أو ممثله الذي يقوم بتوجيه الإخطار للناقل أو ممثله ذكر مقدار النقص أو العجز (مثلاً إذا كان العجز أو النقص في البضاعة يكون تحرير الإخطار كما يلي: خمسة طرود مفقودة وعشرة صناديق فارغة من محتوياتها. وهكذا وإن تعلق بتلف بينت ماهيته (خمس طرود ملوثة بالزيت وعشر صناديق مبللة بالماء... وهكذا) وإذا تعلق الأمر في تحديد الأضرار، فإن التحفظ على 248 كيس من القهوة دون تحديد العلامة الخاصة بها، وأن محضر الخبرة تضمن 1258 كيس فاسد من مجموع الشحنة، فإنه يتعدى على المحكمة معرفة ما إذا كانت 248 كيس المذكورة في التحفظ تدخل ضمن النزاع المطروح أمامها أم لا. وإذا تم توجيه الإخطار طبقاً للشروط المذكورة أعلاه، فإنه يكون قرينة قانونية présomption légale لصالح المرسل إليه تدعمه أمام المحكمة مفادها أن البضاعة لم تسلم له طبقاً لمواصفاتها في سند الشحن وأن الناقل البحري مسئول عما لحق البضاعة من خسائر أو أضرار يتعين عليه تعويضها.. وبالتالي يتحرر من تقديم الإثبات أن الخسائر أو الأضرار حصلت عندما كانت البضاعة في عهدة الناقل. وهي قرينة قانونية وفق أحكام المادة 337 فقرة أولى من القانون المدني الجزائري التي بينت أن «القرينة القانونية تغني من تقرر لمصلحته عن أية طريقة أخرى من طرق الإثبات...» ويقع عبء

إثبات (la charge de la preuve) على عاتق الناقل البحري كشركة التامين إذا سددت التعويض فإنها تحل محل المؤمن له بموجب عقد الحلول تثبت فيه أن الخسائر أو الأضرار قد حصلت خلال المرحلة البحرية عندما كانت البضاعة في عهدة الناقل البحري وذلك بكافة طرق الإثبات.

ونصت نفس المادة في الفقرة الثانية منها على أنه يجوز نقض هذه القرينة بالدليل العكسي ما لم يوجد نص يقضي بغير ذلك. كالناقل البحري إذا أراد التخلص من المسؤولية أن يقدم الدليل على أن الخسائر أو الأضرار قد أصابت البضاعة قبل شحنها أو بعد تسليمها..

4- الأطراف المعنية بالإخطار: حددت المادة 790 فقرة أولى من القانون البحري والمادة الثالثة الفقرة سادساً من معاهدة بروكسل على الأطراف المعنية بالإخطار وهم المرسل إليه أو ممثله من جهة، والناقل البحري أو ممثله من جهة ثانية.

وبما أن الإخطار هو إجراء يقوم به كل من له مصلحة قانونية فيه كالمرسل إليه أو من يمثله فإنه ويوجه إلى الناقل أو وكيله في ميناء التفريغ، حيث تنتقل البضاعة من حيازة الناقل إلى حيازة المرسل إليه.

وعليه تقسيم الأطراف المعنية بالإخطار إلى فئتين: من يوجه الإخطار. وإلى من يوجه الإخطار.

4- 1- ممن يوجه الإخطار يوجه الإخطار من قبل كل شخص له شأن ومصلة في وصول البضاعة سالمة ومطابقة لمواصفاتها المذكورة 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 الشحنة أو من له الحق في تمثيل المرسل إليه ونستعرض هؤلاء فيما يلي:

أ- المرسل إليه (Le destinataire) بتعريف بسيط يمكن أن نقول أن المرسل إليه هو الشخص الذي له الحق في استلام البضاعة من الناقل عند وصولها إلى ميناء التفريغ بموجب سند شحن باسمه أو لإذنه أو لحامله وطبقاً لنظرية سند الشحن (théorie du connaissance) أن حق المطالبة بالبضاعة وحق الادعاء بالمسؤولية ضد الناقل البحري متضمنة في سند الشحن نفسه ومنقولة معه، وأن الحائز الشرعي لهذه الوثيقة له الحق في استلام البضاعة. وبالتالي فإن صاحب الحق في الدعوى هو صاحب الحق في البضاعة وهو صاحب الحق في توجيه الإخطار للناقل أو ممثله إذا ما ثبتت الخسائر أو الأضرار في البضاعة ويكون كذلك صاحب صفة في التقاضي في نفس الوقت.

- صفة المرسل إليه: لقد نص قانون الإجراءات

أو الوثائق الأخرى الخاصة بالنقل. وعند عدم إبداء هذه التحفظات يعد الوكيل قد استلم البضاعة في الحالة والأهمية الموصوفتين بوثيقة الشحن أو أي وثيقة نقل أخرى، حتى ثبوت العكس كما سمح القانون لوكيل الحمولة أن يحل محل المرسل إليه أمام مختلف الجهات القضائية المختصة بصفته مدعياً إذا كان متضرراً نتيجة لعدم تنفيذ الناقل لالتزاماته التعاقدية، أو مدعياً عليه إذا كان محل دعوى قضائية، وذلك في حدود الوكالة التي تمنح له هذا الحق. وهو ما نصت عليه المادة 623 من القانون البحري بقولها «يجوز لوكيل الحمولة أن يدعي أو يدافع عن أصحاب الحقوق في البضاعة أمام القضاء، إذا كان تمثيله يمنحه هذا الحق» l'acconier

- مقاول التشوين: يمكن لمقاول التشوين أن يمثل المرسل إليه إذا كان يعمل لحسابه وأن يتخذ التحفظات ضد الناقل البحري وهو ما تضمنته المادة 923 من القانون البحري على أنه «يتخذ مقاول التشوين جميع التحفظات ضد السفينة أو مسلم البضاعة بخصوص جميع النقائص التي تمت معاينتها حضورياً بالنسبة لسوء حالة البضاعة أو تعليبها» (le transitaire)

- وكيل العبور: ويعرف في الجزائر - الوكيل المعتمد لدى الجمارك

(le commissionnaire en douane) يكلف عادة من قبل أصحاب الحق في البضاعة بتسليمها من الناقل أو ممثله ويقوم بتسليمها لأصحابها كما يقوم بجميع الإجراءات الضرورية لإخراج البضاعة في أسرع وقت ممكن. كما يدفع الحقوق والرسوم المستحقة كما يقوم عند تفقده البضاعة باتخاذ جميع التحفظات ضد السفينة. كما أن الإخطار لا يستفيد به إلا من أجراه، إذ طرحت قضية أمام محكمة استئناف -روان- Rouen وقائعها تتلخص فيما يلي: استلم شخص بضاعته تالفة نتيجة تشبعها برائحة غريبة من جراء رسها في عنبر السفينة إلى جانب بضاعة أخرى. إلا أنه المرسل إليه لم يقدم التحفظ في الوقت المناسب. وتصادف أن مرسل إليه آخر جرى لبضاعته نفس التلف وبأجراء التحفظ في الوقت المحدد. وحاول الأول أن يستند إلى تحفظ الثاني، إلا أن المحكمة رفضت ذلك ما لم يثبت أن البضاعتين كانتا متلامستين ومرصوطين في عنبر واحد إلى جانب البضاعة المعزولة إليها إحداث التلف.

4- 2- إلى من يوجه الإخطار؟

أ) الناقل: القاعدة أن يوجه الإخطار إلى الناقل باعتباره المسئول عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضاعة وفي حالة عدم إمكانية ذلك يوجه الإخطار إلى ممثله القانوني.. وقد نص القانون البحري في المادة 790 السالفة الذكر على توجيه التبليغ إلى الناقل في ميناء

المدنية الجزائري في المادة 459 على وجوب توافر في رافع الدعوى الشروط المتعلقة بالصفة والمصلحة وأهلية التقاضي. رغم أن عقد النقل البحري يبرم بين الناقل أو ممثله، والشاحن أو ممثله فإن المرسل إليه يثبت صفته بتقديمه سند الشحن.

فصدر في هذا الشأن قرار من المحكمة العليا يبرز صفة المرسل إليه أو ممثله بموجب الحكم رقم 145015 المؤرخ في 17 ديسمبر 1996 الذي رفض طلبات الشركة الجزائرية لتأمينات النقل وكذا شركة سوناطراك (C.A.A.T - SONTRACH) التي كانت ترمي إلى تعويض الخسائر لكونها لم تبرز صفتها في التقاضي بتقديمها وثيقة الشحن. إذ أن شركة التامين رجعت على الناقل البحري بعد أن سددت التعويض لصاحب البضاعة المتضررة شركة سوناطراك (المرسل إليه) إلا أن المدعية - شركة التامين لم تقدم سند الشحن سواء أمام محكمة الدرجة الأولى أم أمام محكمة استئناف مكتفية بتقديم عقد الحلول وإيصال دفع التعويضات معتبرة أن صفتها في التقاضي تتوقف على الوثيقتين المقدمتين خلال المرافعة فكان الحكم بعدم قبول الدعوى.

ب- ممثل المرسل إليه

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

- وكيل الحمولة (أو وكيل الشحنة)

(le consignataire de la cargaison): نظم القانون البحري الجزائري مهنة وكيل الحمولة في المادة 621 بنصه على أنه «يعد وكيلاً للحمولة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة باستلام البضائع باسم ولحساب موكله ودفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة وتوزيع البضائع بين المرسل إليهم» يتضح من هذا النص أن وكيل الحمولة يعمل لحساب ذوي الحق على البضاعة وهم المرسل إليه أو ممثله القانونيين، وكل حامل شرعي لسند الشحن ويخول لوكيل الحمولة الحق في استلام البضاعة باسمه بموجب وكالة mandat يتصرف في حدود مقتضيات البنود المتضمنة فيها. وعليه أوجب القانون أن يقوم بتقديم التحفظات ضد الناقل وذلك في نص المادة 624 التي تضمنت على أنه «يجب على وكيل الحمولة إبداء تحفظاته تجاه الناقل أو من يمثله ضمن الشروط والمهل المنصوص عليها في النظام البحري الجاري به العمل في الأحوال التي لا تتوافق فيها حالة وكمية البضاعة مع بيانات وثيقة الشحن



تفريغ البضاعة. باعتبارها المكان المناسب لمعرفة حالة البضاعة وما يكون قد أصابها من خسائر أو أضرار عند استلامها من قبل صاحب الحق فيها وهو الميناء الذي يكون عادة محل الاختصاص للمحكمة التي تنظر في النزاع القائم بين الناقل أو ممثله والمرسل إليه أو ممثله مثلا إذا كانت السفينة تابعة للشركة الجزائرية للملاحة (S.N.T.M/C.N.A.N) وتم تفريغ البضاعة في ميناء الجزائر، فان الإخطار يوجه إلى الناقل نفسه. بينما إذا تم التفريغ في ميناء مرسيليا بفرنسا، يمكن توجيه الإخطار لوكيل الناقل المتواجد هناك.

ب) وكيل الناقل: وكيل الناقل هو من يتولى شئون السفينة وطاقمها. منذ وصولها إلى الميناء إلى حين مغادرتها.

فتوجه التحفظات عادة إلى وكيل الناقل باعتباره ممثلا له.. كما أن المحكمة المختصة للفصل في النزاع البحري القائم بين الناقل والمرسل إليه قد تكون محكمة موطن الوكيل طالما كان من الجائز له تمثيل الناقل كمدعي أو مدعى عليه بموجب اتفاق مبرم بين الطرفين وهو ما نصت عليه المادة 613 من القانون البحري على أنه «يجوز لوكيل السفينة أن يدعي أو يدافع عن المجهز أمام القضاء إذا كان تمثله يمنحه هذا الحق»

- الربان: إذا كانت السفينة في ميناء أجنبي وحدث نزاع يتعلق بالسفينة أو الرحلة ولم يكن هناك وكيل يمثلها فان التبليغ يوجه إلى ربان السفينة بصفته ممثلا للناقل وهو ما نصت عليه المادة 588 من القانون البحري أنه إذا حصل نزاع يتعلق بالسفينة أو الرحلة خارج الأمكنة التي تقع فيها المؤسسة الرئيسية للمجهز أو يقع فيها فرع لها، يقوم الربان بتمثيل المجهز أمام القضاء سواء أكان مدعيا أو مدعى عليه إلا إذا عين المجهز لهذا الغرض ممثلا آخر عنه.

5 - ميعاد الإخطار: اختلفت التشريعات البحرية والمعاهدات الدولية في تحديد ميعاد الإخطار للناقل البحري عن الخسائر أو الأضرار التي تحصل للبضاعة خلال نقلها بحرا بموجب سند الشحن حسب ما إذا كان الضرر ظاهرا أو غير ظاهر. ونعرض لذلك في القانون البحري ومعاهدة بروكسل في الأول ثم معاهدة هامبورج ثانية:

1 - 5 - في القانون البحري ومعاهدة بروكسل لسنة 1924 ميزت الفقرة الثانية من المادة 790 من القانون البحري والفقرة 6 من المادة 3 من معاهدة بروكسل بين حالتين من الخسائر أو الأضرار، ظاهرة أو غير ظاهرة، ففي الحالة الأولى تكون ميعاد تقديم الإخطار قبل أو وقت تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، بينما في الحالة الثانية، فان ميعاد

تقديمه الإخطار يجب أن يتم خلال ثلاثة أيام عمل اعتبارا من التسليم الفعلي للبضاعة.

أ - الهلاك أو التلف الظاهر.

ب- الهلاك أو التلف غير الظاهر.

(pertes ou dommages apparents)

أ- الهلاك أو التلف الظاهر: يكون الهلاك أو التلف ظاهرا عندما يمكن للشخص العادي اكتشافه وملاحظته بمجرد النظرة الأولى البضاعة في شكلها الخارجي بدون حاجة إلى فتح الطرود أو فك الأغلفة التي تحتوي البضاعة بل بمجرد الوقوف عليها تظهر عيوبها. إذ نصت المادة 790/1 على أنه «إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا في ميناء التحميل قبل أوفي وقت تسليم البضاعة وإذا لم يتم ذلك تعتبر لبضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لحين ثبوت العكس كما تجدر الملاحظة أن ميعاد التبليغ في القانون البحري الجزائري ومعاهدة بروكسل يميز بين مرحلتين نعرض لهما فيما يلي:

- مرحلة ما قبل تسليم البضاعة (avant la livraison)

(pendant la livraison)

- مرحلة تسليم البضاعة يرى المستشار الدكتور احمد محمد حسني في مؤلفه «النقل الدولي البحري للبضائع» وهو يميز بين مرحلة بعد التفريغ وقبل الاستلام، بأنه إذا أودعت البضاعة بعد تفريغها في مخزن على الرصيف يتوقف على صفة الشخص الذي ستوضع لديه البضائع بعد تفريغها وقيل استلامها فعلا من قبل المرسل إليه. وما إذا كان يحتفظ بالبضاعة كأمين لحساب الناقل أم لحساب المرسل إليه صاحب الحق في تسليمها، أما إذا كان ذلك لحساب النقل فلا يعتبر أن هناك تسليم قد تم في مفهوم البند الأول من الفقرة 6 من المادة 3 من المعاهدة. أما إذا كان المخزن يتسلم البضاعة لحساب المرسل إليه يكون ذلك بحسب ما نصت عليه المادة 588 من القانون البحري فان التبليغ يوجه إلى ربان السفينة بصفته ممثلا للناقل وهو ما نصت عليه المادة 588 من القانون البحري أنه إذا حصل نزاع يتعلق بالسفينة أو الرحلة خارج الأمكنة التي تقع فيها المؤسسة الرئيسية للمجهز أو يقع فيها فرع لها، يقوم الربان بتمثيل المجهز أمام القضاء سواء أكان مدعيا أو مدعى عليه إلا إذا عين المجهز لهذا الغرض ممثلا آخر عنه.

الثالثة من معاهدة بروكسل لسنة 1924 على مد ميعاد الإخطار إلى ثلاثة أيام كاملة على أن تسري من تاريخ التسليم.

5 - 2 - في معاهدة هامبورج لسنة 1976 ميزت معاهدة هامبورج لسنة 1976 بين الهلاك أو التلف الظاهر والهلاك أو التلف الغير ظاهر إذ أنه إذا كان الهلاك أو التلف ظاهرا فانه وفقا للفقرة 1 من المادة 19 يجب توجيه الإخطار في يوم العمل التالي ليوم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه. ويعني ذلك أن للمرسل إليه يومين على الأقل يوم التسليم من وقت تسليم البضاعة إلى نهايته مساء ويوم ثان بعده وإذا كان اليوم التالي ليوم التسليم يوم عطلة فيمتد إلى اليوم الموالي وإذا كان كذلك يوم عطلة يمتد إلى اليوم الذي بعده وهكذا.

أما إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهرا فانه وفقا للفقرة 2 من نفس المادة انه يتعين توجيه الإخطار الكتابي خلال الخمسة عشر يوما المتصلة التي تلي يوم التسليم. ويعني من عبارة «المتصلة» في نص هذه الفقرة أن أيام العطلة تحسب إذا تخللت هذه المدة أما إذا كان آخر يوم هو يوم عطلة فلا يدخل في الحسبان ويعتد باليوم الموالي للعمل شأنه في ذلك شأن ميعاد الفقرة 1 السابق الإشارة إليه. هذا ولا جدوى من أي إخطار كتابي إذا حصلت معاينة أوفحص للبضاعة ودون ذلك في محضر بمعرفة أطراف العقد وقت تسليم البضاعة. فإما أن يعرض الناقل المرسل إليه وديا وفقا للمحضر وإما ينتظر الدعوى أمام القضاء. يتبين من النصوص السابقة تباين المواعيد بالنسبة للأضرار الظاهرة من ثلاثة أيام في القانون البحري ومعاهدة بروكسل إلى خمسة عشر يوما في معاهدة هامبورج لسنة 1976. تسري من تاريخ التسليم.

كما أضافت معاهدة هامبورج زيادة على معاهدة بروكسل الخسارة التي تلحق بالشاحن أو المرسل إليه نتيجة التأخير في تسليم البضاعة عن الموعد المتفق عليه إذا كان هناك اتفاق أو عن الموعد المعقول بالنسبة للناقل العادي في نفس الظروف. وأن ميعاد تقديم الإخطار ستون 60 يوما تالية لتاريخ التسليم.

ويلاحظ من تفاوت هذه المواعيد أن المشرع الدولي في معاهدة هامبورج راعي مصالح الشاحن أو المرسل إليه ومكنه من وقت كاف لمعاينة البضاعة والإطلاع عليها ولفتح الحاوية أو الصناديق أو الطرود ومعاينة ما بداخلها والكشف عن الأضرار وتحرير التحفظات بكيفية واضحة ومحددة طبقا لما يشترطه القانون أكثر من نصوص معاهدة بروكسل التي يمكن أن نقول عنها إنها أصبحت لا تتماشى مع تطور النقل البحري للبضائع وما عرفته تكنولوجيا صناعة النقل البحري الحالي.

من البضاعة وتنتهي بانتهاء تسليم آخر جزء منها. والإخطار يكون عند تسليم آخر جزء منها. أما إذا كان التفريغ على أجزاء يتخللها وقت طويل فيتم الإخطار عند نهاية تفريغ كل جزء منها حتى لا تتفاقم الأضرار والبضاعة تنتظر الأجزاء الأخرى التي لم تصل بعد إلى ميناء التفريغ.

كما أن هناك عدة نصوص في القانون البحري الجزائري تناولت مسألة التسليم الذي يقصد به التسليم الفعلي للبضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني التي كانت محل عدة قضايا أمام الجهات القضائية المختصة في الجزائر تتعلق بتطبيق المادة 790 من القانون البحري.

وفي غياب تعريف قانوني للتسليم، عرفه القضاء في الجزائر بأنه «إجراء قانوني يقوم به الناقل عندما يعرض البضائع على المرسل إليه أو ممثله ويقبلها هذا الأخير» والهدف من تعريف -التسليم- يتمثل في تحديد الوقت الذي تنتهي فيه مسؤولية الناقل البحري ويبدأ حق المرسل إليه أو ممثله في توجيه الإخطار.

- في هذا الصدد قضت المحكمة العليا في الجزائر بموجب قرار رقم 153252 مؤرخ في 22-07-1997 في دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل ضد (شركة أ. ج) التي مفاده أن قضاة الموضوع رفضوا دعوى الطاعنة الرامية إلى طلب التعويض عن الخسائر اللاحقة بالبضائع على أساس أن البضائع أفرغت في المدة من (5/26 إلى 21-6-1983) أن تقرير الخبرة المتعلقة بالخسائر حرر في (12-2-1984) أي بعد تاريخ إنزالها من السفينة، حيث انه يتبين من الدعوى إنها تتعلق بالخسائر أو الأضرار الظاهرة وانه بموجب الوجه الوحيد من الطعن انه تمت ثلاثة إجراءات، اثنان منها خلال عملية التفريغ والثالث بعد التسليم. بحيث انه تم إخطار الناقل بالتحفظات في 29 ماي 1983 ثم تمت معاينة حضورية للبضاعة في 07 جوان 1983 على متن السفينة. أما الإجراء الثالث كان بتاريخ 12 فيفري 1984 بموجب خبرة. وعليه انه بموجب المعاينة الحضورية التي تمت بتاريخ 07 جوان 1983 أصبح الإخطار لا جدوى منه طبقا للمادة 790 الفقرة الثالثة منها لا تشترط توجيه تبليغ التحفظات إذا تم التحقق من البضاعة بموجب خبرة.

ب - الهلاك أو التلف غير الظاهر

(pertes ou dommages non-apparents) حالة الهلاك أو التلف غير الظاهر هي الحالة التي لا يتمكن فيها المرسل إليه أو ممثله من التحقق من حالة البضائع والتأكد من سلامتها وتطابقها للمواصفات المدونة في سند الشحن بسهولة وإنما يتطلب لذلك متسع من الوقت. إذ نصت الفقرة الثانية من المادة 790 من القانون البحري الجزائري، والفقرة السادسة من المادة



## المطلب الثاني : الاختصاص البحري

قواعد الاختصاص النوعي تتعلق بالنظام العام فإنه يمكن للمحكمة أن تشيرها من تلقاء نفسها وفي أية مرحلة كانت عليها الدعوى، أما قواعد الاختصاص المحلي فلا تتعلق بالنظام العام وبالتالي لا يجوز للمحكمة التي تنظر الدعوى أن تتصدى للاختصاص المحلي من تلقاء نفسها وعلى من يتمسك بالدفع بعدم الاختصاص المحلي أن يبدي هذا الدفع قبل أي مرافعة في الموضوع أو تقديم أي طلبات وإلا سقط الحق فيه. ونظم القانون البحري الجهات القضائية المختصة في المنازعات البحرية. غير أنه لم تتضمن معاهدة بروكسل الخاصة ببعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن المؤرخة في 25 أوت لسنة 1924 مسألة تحديد الاختصاص القضائي المتعلقة بالمنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع قد يكون القصد من ذلك، ترك هذه المسألة للدول الأعضاء تنظمه بنفسها في قوانينها الوطنية. خلافا لمعاهدة هامبورج الخاصة بالنقل البحري للبضائع المؤرخة في 31 مارس 1978 التي نظمت هذا الموضوع وشمل هذا التنظيم ليس فقط تحديد المحكمة المختصة بالمنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، وإنما أيضا مسألة التحكيم ومختلف الجهات التحكيمية التي تنظر فيه. لهذا سوف نتطرق فيما يلي الى الاختصاص في القانون البحري ثم في معاهدة هامبورج:

1 - الاختصاص في القانون البحري: نصت الفقرة الأولى من المادة 745 من القانون البحري الجزائري على أنه «ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا وحسب قواعد القانون العام» ولكون القانون البحري قانون دولي فإنه كثيرا ما أطراف عقد النقل من جنسيات مختلفة ومن دول مختلفة يستحيل للمدعي - الشاحن أو المرسل إليه - من دولة ما أن يقاضي المدعى عليه الناقل المقيم في دولة أخرى ويتحمل ما يترتب عن الدعوى من تكلفة وأعباء ثقيلة ولتفادي هذه النتائج وإحترام مبدأ العدل والتوازن بين مصالح المتقاضين، نظمت الفقرة الثانية من نفس المادة الجهات القضائية المختصة لرفع الدعوى ضد الناقل البحري على أن يكون ذلك إما أمام محكمة ميناء الشحن أو محكمة ميناء التفريغ إذا كان متواجدا في التراب الوطني. وبهذه الكيفية يصبح للمدعي في النزاع البحري الخيار بين عدد من المحاكم يمكنه اللجوء إليها عند حدوث أي أضرار للبضاعة المنقولة عن طريق البحر وهي إما محكمة موطن المدعى عليه طبقا لقواعد

القانون العام (المادة 8 من قانون الإجراءات المدنية الجزائرية) وإما محكمة ميناء الشحن أو محكمة ميناء التفريغ. إلا أن المشرع لم ينص على مدى شرعية اتفاق الأطراف على جهة معينة دون الجهات الأخرى المحددة في هذا القانون، أو اتفاق على جهة خارجة عنها، سواء قبل وقوع النزاع أو بعده. كالاتفاق على اختصاص محكمة مكان إبرام العقد بين الطرفين. في رأينا عدم تقييد الأطراف بغير حريتهم في ذلك.

كما يمكن رفع الدعوى أمام محكمة موطن وكيل الناقل باعتباره ممثلا له في المواني التي يتردد عليها الناقل أثناء مباشرة نشاطاته التجارية ويدافع عنه باسمه ولحسابه حسب الوكالة المبرمة بينهما. وذلك وفقا لأحكام المادة 613 من القانون البحري يجوز لوكيل السفينة أن يدافع عن المجهز أمام القضاء إذا كان تمثيله يمنحه هذا الحق .

وفي هذا الصدد صدر قرار من المحكمة العليا بالجزائر يعالج مسألة الاختصاص للمحكمة البحرية على ضوء القواعد العامة و النصوص الخاصة بالقانون البحري الجزائري في الدعوى القائمة بين الشركة الجزائرية لتأمينات النقل من جهة، والشركة الجزائرية الليبية للنقل البحري (CALTRAM) و نادي الحماية والتعويض (P. ANDI.CLUB) واست أوف انجلاند (WEST OF ENGLAND) مدعى عليها في الطعن من جهة ثانية. حيث طعن الشركة الجزائرية لتأمينات النقل وهي تحل محل المؤسسة الوطنية للتأمين بالمواد الغذائية بالجزائر ONACO بموجب عقد حلول طبقا للقانون، بطريق النقص في القرار الصادر عن محكمة استئناف -تلمسان- القاضي بعدم الاختصاص المحلي.

الوجه الأول مأخوذ من الخطأ في تطبيق القانون وخاصة المادتين 8 من قانون الإجراءات المدنية والمادة 745 من القانون البحري، بدعى أن الحكم المستأنف المنتقد قام بتقييم سئ للمادة 745 حينما اعتبر أن قواعد اختصاص القانون العام في الفقرة الأولى من المادة 745 لها الأولوية عن الفقرة الثانية من نفس المادة التي تحول الاختصاص إلى المحكمة الواقع في دائرة اختصاصها ميناء التفريغ. غير أنه يجب تفسير الاختصاص المنصوص عليه في الفقرة الثانية من المادة 745 كاستثناء للقواعد العامة وكاختيار منح للمدعي لرفع دعواه حسب قواعد القانون العام.

حيث أنه يتبين من الحكم المستأنف المنتقد أن قضاة الاستئناف قضاة اختصاص الإقليمي (المحلي) لمحكمة -الغزوات- طبقا للمادة 8 من قانون الإجراءات المدنية على أساس أن الدعوى يجب أن ترفع أمام محكمة موطن المدعى عليه -الشركة الجزائرية الليبية للنقل البحري- التي موطنها بالجزائر العاصمة.

2 - الاختصاص في معاهدة هامبورج لسنة 1978

خلافا لمعاهدة بروكسل التي لم تتعرض لقواعد الاختصاص، تضمنت قواعد معاهدة هامبورج عدة جهات قضائية يمكن للمدعى اللجوء إليها عند الاقتضاء. إذ قررت المادة 21 من معاهدة هامبورج الخاصة بالنقل البحري للبضائع لسنة 1978 في الفقرة 1 منها على أنه في جميع حالات التقاضي المتعلقة بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية للمدعى حسب اختياره أن يقيم الدعوى أمام محكمة تكون وفقا لقانون الدولة التي تقع فيها المحكمة ذات الاختصاص ويدخل في نطاق ولايتها أحد الأماكن الآتية:

(أ) المحل الرئيسي المدعى عليه وإن لم يكن له محل عمل رئيسي فالمحل الاعتيادي لإقامة المدعى عليه أو (ب) مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل أو فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريق أي منها. (ج) ميناء الشحن أو ميناء التفريغ، أو (د) أي مكان آخر يعين لهذا الغرض في عقد النقل البحري. أما الفقرة 2 من المادة 21 من المعاهدة فإنها تنص على أنه (أ) «خلافا لأحكام السابقة من هذه المادة، يجوز إقامة الدعوى أمام محاكم أي ميناء أو مكان في دولة متعاقدة يكون الحجز قد وقع فيه على السفينة الناقلة أو على أية سفينة أخرى لنفس المالك استنادا إلى قواعد القانون المطبقة في تلك الدولة وقواعد القانون الدولي، على أنه يجب في هذه الحالة أن يقوم المدعى، بناء على التماس من المدعى عليه، بنقل الدعوى حسب اختياره إلى إحدى المحاكم المختصة المشار إليها في الفقرة 1 من هذه المادة لكي تقوم بالفصل في الدعوى، ولكن يجب قبل إجراء هذا النقل أن يقدم المدعى عليه كفالة تكفي للوفاء بأي مبلغ يحكم به في الدعوى في وقت لاحق لصالح المدعي.

(ب) تفصل محكمة ميناء أو مكان الحجز في جميع المسائل المتعلقة بكفاية الكفالة أو عدم كفايتها.

3 - لا يجوز إقامة أي دعوى قضائية متعلقة بنقل البضائع بموجب هذه المعاهدة في أي مكان لم تحده الفقرة 1 أو 2 من هذه المادة، ولا تحول أحكام هذه الفقرة دون اختصاص الدول المتعاقدة في اتخاذ تدابير مؤقتة أو وقائية.

4 - (أ) في حالة إقامة دعوى أمام محكمة مختصة بموجب الفقرة 1 أو 2 من هذه المادة، أوفي حالة صدور حكم من هذه المحكمة لا يجوز إقامة دعوى بين نفس الطرفين استنادا إلى نفس الأسباب، ما لم يكن حكم المحكمة التي أقيمت أمامها الدعوى الأولى غير قابل للتنفيذ في البلد الذي تتخذ فيه الإجراءات الجديدة. (ب) لأغراض هذه المادة لا تعتبر التدابير التي تتخذ للتوصل إلى تنفيذ حكم بمثابة إقامة دعوى جديدة (ج) لأغراض هذه المادة فإن نقل الدعوى إلى محكمة أخرى تقع في نفس البلد أو إلى محكمة في

بلد آخر وفقا للفقرة 2 (أ) من هذه المادة، لا يعتبر بمثابة إقامة دعوى جديدة.

5 - خلافا لأحكام الفقرات السابقة، يكفل نفاذ أي اتفاق على مكان الدعوى يتوصل إليه الأطراف بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل البحري.

- ويتضح من الفقرة الأولى إن المعاهدة تعين الدولة وليس محكمة من محاكم تلك الدولة. إذ أنه إذا تم النقل بموجب هذه المعاهدة وكانت دولة ما التي يقع فيها المركز الرئيسي لعمل المدعى عليه أو المحل الاعتيادي لإقامته هي الدولة المختصة فإن قانون تلك الدولة هو الذي يحدد المحكمة المختصة للنظر في النزاع.

- أما الفقرة الثانية فإنها تخص اختصاص محكمة ميناء الحجز على السفينة وإمكانية المدعى في إقامة دعواه أمام المحكمة التي تنظر في الحجز على السفينة التي كانت محل عقد النقل البحري أو سفينة أخرى مملوكة لنفس الناقل التي تسمى -السفينة الشقيقة- للحصول على سند تنفيذي يخوله الحق في المشاركة في توزيع ثمن بيع السفينة المحجوزة على الدائنين الآخرين.

- الفقرة الثالثة تفيد أنه لا يمكن للطرفين الاتفاق على اختصاص جهة قضائية غير تلك التي حددتها الفقرتان 1 و 2 من هذه المادة وذلك تحت طائلة البطلان. غير أن جهة الاتفاق بين الطرفين تكون رغم ذلك مختصة في اتخاذ تدابير مؤقتة أو تدابير وقائية لا تمس أصل الحق.

- أما الفقرة الرابعة تفيد أنه إذا تم رفع الدعوى أمام إحدى المحاكم المحددة في الفقرتين 1 و 2 من هذه المادة. وإذا صدر حكم من المحاكم المذكورة، فإنه لا يجوز إعادة رفعها من جديد أمام محكمة أخرى بين نفس الأطراف حول نفس الموضوع إلا في حالة الحكم الذي سيصدر والذي صدر لا يمكن تنفيذه في هذه الدولة.

- بينما توضح الفقرة الخامسة صحة اتفاق الأطراف على جهة قضائية أخرى مهما كانت ولكن بعد نشوء النزاع وليس قبله. إذ يكون الأطراف أمام الأمر الواقع وهو حصول الأضرار وتبدأ المفاوضات بينهما حول كيفية التعويض.



## المطلب الثالث: التقادم في المواد البحرية

نظمت المعاهدات الدولية والتشريعات البحرية الوطنية أحكاماً خاصة بالتقادم في الدعاوى المتعلقة بنقل البضائع عن طريق البحر. ومن المعاهدات الدولية معاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924 ومعاهدة هامبورج لنقل البضائع لسنة 1978. ومن التشريعات الوطنية القانون البحري الجزائري لسنة 1976 المعدل سنة 1998 لأن من شروط قبول الدعوى، أن ترفع في الميعاد المحدد قانوناً حتى لا يماطل صاحب الحق في رفع دعواه لمدة طويلة ويجعل المطلوب ينتظر مدة أكثر من اللزوم خاصة في المسائل البحرية وطبيعة النشاط التي تنظمه في مجال التجارة الدولية. وضبط المواعيد فيها أمراً ضرورياً. وعليه نتناول هذا الموضوع في القانون البحري الجزائري وفي معاهدة بروكسل وفي معاهدة هامبورج ثم نتطرق إلى وقف وانقطاع التقادم.

**1 - التقادم في القانون البحري ومعاهدة بروكسل:** نص القانون البحري الجزائري على التقادم في الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري في الفصل الأول من الباب الثالث الخاص بالقواعد العامة في ثلاث مواد: 743-742 و 744. وتنص كل منها على ما يلي:

المادة 742: «مع التحفظات لأحكام المادتين 743 و 744 المذكورتين أدناه تتقادم الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري بمرور سنتين من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه» المادة 743 «تتقادم كل دعوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد بيد أنه يمكن تمديد هذه المدة إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى» المادة 744 يمكن رفع دعاوى الرجوع حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة على ألا تتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلم هو نفسه تبليغ الدعوى» كما نصت المادة الثالثة (سادساً) من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي: «مع عدم الإخلال بالفقرة (سادساً) مكرر: لا يسأل الناقل أو السفينة عما يتعلق بالبضاعة ما لم ترفع الدعوى خلال سنة من تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي كان ينبغي تسليمها فيه ومع ذلك يجوز إذا وافقت الأطراف مد هذه المدة بعد قيام سبب الدعوى» يتضح من النصين السابقين أن كلا من القانون البحري الجزائري ومعاهدة بروكسل

حدد مدة التقادم بسنة واحدة إلا أن المعاهدة حددت سريانه من تسليم البضاعة بينما القانون الجزائري لم يحدد تاريخ بداية السريان، كما أن المعاهدة أجازت تمديد هذه المدة دون أن تحدد مدة هذا التمديد في حين أن القانون البحري الجزائري حدده بسنتين في حالة رجوع أطراف عقد النقل على بعضهما البعض. وبسنة واحدة في حالة الدعوى على الناقل. وبثلاثة أشهر في حالة رجوع من دفع التعويض أو استلم تبليغ الحضور أمام المحكمة، على المتسبب في الأضرار الحاصلة للبضاعة وأن المادة 742 حددت مدة التقادم الناشئ عن عقد النقل البحري بمضي سنتين كالدعوى التي يرفعها الناقل ضد الشاحن عن مساهمته في المسؤولية. أو الدعوى التي يرفعها الناقل ضد المرسل إليه للمطالبة باجرة النقل، إلا الدعاوى التي ترفع من الشاحن أو المرسل إليه ضد الناقل البحري عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع المنقولة بموجب سند أو وثيقة الشحن، فهي تتقادم بسنة واحدة كما هو محدد في المادة 743 من نفس القانون.

إلا أن النص لم يحدد تاريخ سريان التقادم إذا كان من تاريخ تفريغ البضاعة أو من تاريخ تسليمها إلى المرسل إليه؟

1-1 - بدء سريان التقادم: مدة التقادم سواء في القانون البحري الجزائري أو معاهدة بروكسل لسنة 1924 هي سنة ميلادية واحدة تسري من تاريخ التسليم أو من التاريخ الذي يجب أن يتم فيه التسليم وإن كانت المادة 743 من القانون البحري الجزائري لم تتضمن ذلك صراحة.

ويختلف بدء سريان التقادم في حالة التسليم الجزئي أو في حالة الهلاك الكلي للبضاعة نتعرض لهذه الحالات فيما يلي: (livraison partielle de la marchandise)

أ- حالة التسليم الجزئي للبضاعة: إذا كانت يتطلب تسليم البضاعة دفعة واحدة وسلمت على دفعتين فإن التقادم السنوي يسري من الوقت الذي تم فيه تسليم الدفعة الأولى أما الدفعة المتبقية فيسري عليها نفس النظام. وهو ما قضت به محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 10 - 3 - 1987 بأنه في حالة ما إذا تم تسليم جزء من البضاعة عوض البضاعة كلها فإن مدة التقادم تسري من تاريخ هذا التسليم.

كما أن النص في سند الشحن على منح الناقل مهلة للبحث فيها عن الطرد المفقود لا يؤثر على بداية سريان التقادم، إذ أنه إذا سلم جزء من البضاعة وكان الجزء الآخر مفقوداً، يسري التقادم من وقت تسليم الجزء الذي وصل وليس من الوقت الذي يبلغ فيه الناقل المرسل إليه بأن جهوده في البحث عن الجزء المفقود لم تصل إلى نتيجة كما أن التقادم في مادة

النقل البحري تقادم مسقط.

(prescription extinctive) ومدة التقادم تحسب بحسب التقويم الميلادي وليس الهجري، كما تحسب تلك المدة بالأيام لا بالساعات، ولا يحسب اليوم الأول، وتكمل المدة بانقضاء آخر يوم فيها وتبدأ مدة التقادم من تاريخ تسليم البضائع إلى صاحب الحق في تسليمها أو من التاريخ الذي كان يتعين تسليمها فيه. إذ أنه إذا استغرقت عملية تفريغ البضائع عدة أيام فإن احتساب مدة التقادم تسري من اليوم الذي انتهى فيه وضع البضاعة بأكملها في عهدة المرسل إليه. واثبت استلامها في وصل الاستلام. والمقصود باستلام البضائع هو الاستلام المادي أو الفعلي من قبل صاحب الحق فيها. (perte totale)

ب- حالة الهلاك الكلي: في حالة الهلاك الكلي يبدأ سريان التقادم من اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه البضاعة وهو ما نصت عليه معاهدة بروكسل بأنه في جميع الأحوال ترتفع عن الناقل والسفينة كل مسؤولية ناشئة عن الهلاك أو التلف، إذا لم ترفع الدعوى في خلال سنة من تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي كان ينبغي تسليمها فيه.

وإذا وصلت السفينة بدون البضاعة فإن التقادم يسري من تاريخ وصولها وإعلانها بالفقدان البضاعة إذ قضت محكمة النقض الفرنسية في هذا الصدد بأن سريان التقادم يبدأ من اليوم الذي تصل فيه السفينة إلى ميناء الوصول.

وإذا غرقت السفينة وهلك البضائع فإن التقادم يسري من التاريخ الذي يعلم فيه صاحب البضاعة بغرقها.

ج - الوضع في القضاء الجزائري:

لاحظت المحكمة العليا عدم تحديد سريان التقادم بصفة صريحة في المادة 743 من القانون البحري الجزائري وقضت بأن تاريخ سريان مهلة التقادم هو تاريخ تسليم البضاعة من قبل الناقل أو ممثله إلى المرسل إليه أو ممثله لأن عقد النقل البحري ينتهي في هذا التاريخ عملاً بأحكام المواد 739 و 790 من القانون البحري كما حددته الفقرة 6 من المادة 3 من معاهدة بروكسل لسنة 1924 بأن سريان التقادم من تاريخ تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي كان يجب أن تسلم فيه. كذلك قضت الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا في قرار مؤرخ في 18 أبريل 1994 بنقض القرار الصادر من محكمة استئناف الجزائر الذي حكم بانقضاء دعوى المرسل إليه لكونها رفعت بعد مضي مهلة سنة من تاريخ تفريغ الحمولة وأوضحت أن مهلة السنة تسري من تاريخ تسليم البضائع وليس من تاريخ تفريغها.

كما أن عملية تسليم البضائع مرتبطة بعملية تقديم التبليغ أو الاحتجاج (la notification des reserves)

من قبل المرسل إليه أو ممثله القانوني إلى الناقل أو ممثله.

لذلك كانت القضايا المطروحة أمام المحكمة العليا والمتعلقة بالتقادم المنصوص عليه في المادة 743 بحري جزائري مرتبطة بالمادة 790 المتعلقة بالإخطار.

وفي قضية أخرى قائمة بين الشركة الجزائرية لتأمينات النقل مدعية في الطعن ضد شركة النقل البحري مدعى عليها ومتعلقة بتطبيق المادتين 790 و 743 من القانون البحري الجزائري حيث لاحظت المحكمة العليا أنه من المقرر قانوناً إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة، يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل كتابياً في ميناء التحميل قبل أو وقت تسليم البضاعة وإذا لم يتم ذلك تعتبر البضاعة مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس، وإذا لم تكن الخسائر أو الأضرار ظاهرة، فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل اعتباراً من استلام البضائع. ومن المقرر قانوناً أيضاً أنه تتقادم كل دعوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد.

ومن ثم فإن عدم تقديم المرسل إليه لتحفظاته في الأجل المذكور في المادة 790 من القانون البحري لا يؤدي إلى سقوط حق المرسل إليه، بل تبقى حقوقه قائمة حسب المادة 743 من القانون البحري ويتم إثبات ذلك بجميع وسائل الإثبات.

وتتقادم الدعاوى بسبب الخسائر اللاحقة بالبضاعة بمرور سنة اعتباراً من تاريخ التسليم.

وعليه فإن الحكم المنتقد لم يطبق أحكام المواد المبينة أعلاه تطبيقاً سليماً، ومتى كان كذلك استوجب النقض. (prorogation du délai de prescription)

1 - 2 - تمديد مدة التقادم: نصت الفقرة الثانية من المادة 743 من القانون البحري الجزائري على جواز تمديد مدة التقادم المحددة في الفقرة الأولى من نفس المادة بقولها «بيد أنه يمكن تمديد هذه المدة إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى» كما نصت الفقرة الثانية من المادة الثالثة (سادساً) من معاهدة بروكسل الخاصة ببعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 على أنه «...ومع ذلك يجوز إذا وافقت الأطراف مد هذه المدة عندما ينشأ سبباً لذلك» وعليه يتضح من دراسة النصين أن المشرع الجزائري أجاز تمديد مدة التقادم باتفاق الأطراف من سنة المحددة في المادة 743 فقرة 2 الخاصة بالنقل البحري بموجب وثيقة شحن إلى سنتين، بشرط أن يتم ذلك بعد وقوع الحادث وليس قبله. كما يختلف مع نص المعاهدة الذي لم يحدد مدة التمديد المتفق



عليه بل اكتفي بالإشارة إليه فقط تاركا هذه المسألة للقوانين الوطنية للدول الأعضاء.

كما أنه لا يجوز الاتفاق بين الطرفين على تقصير مدة التقادم المحددة في القانون لأن في ذلك تخفيفا لمسئولية الناقل بينما يجوز الاتفاق على تمديد هذه المدة لفترة لا تزيد عن سنتين بما فيها سنة التقادم يمكن خلالها للطرفين من خلال المفاوضات التي تتم بينهما الوصول إلى حل يرضي الطرفين. وأنه لا يجوز بأي حال من الأحوال أن يتم الاتفاق بين الأطراف على تمديد هذه المدة قبل وقوع الحادث الذي كان سببا في رفع دعوى المسئولية. بمعنى أنه يجوز الاتفاق على ذلك بعد وقوع الحادث. حيث يكون المرسل إليه صاحب البضاعة المتضررة على دراية بحجم وقيمة الأضرار اللاحقة بها وبمدى إمكانية الناقل في تعويضها وديا عوض اللجوء إلى المحاكم التي قد تستغرق الإجراءات فيها وقت طويل لا يكون في مصلحة الأطراف مهما كان التعويض الذي يحكم به. تطبيقا للمبدأ - اتفاق سيء أحسن من حكم عادل.

2 - التقادم في معاهدة هامبورج: تطرقت معاهدة هامبورج لتقادم الدعوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، شأنها في ذلك شأن معاهدة بروكسل لسندات الشحن و القانون البحري السابق الإشارة إليهما، إلا أنها تختلف عن النصوص السابقة فيما يلي: نصت المادة 20 من المعاهدة على أنه «تسقط بالتقادم أية دعوى تتعلق بنقل البضائع بموجب هذه الاتفاقية إذا لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين» يتبين من الفقرة الأولى أن المشرع الدولي وسع في مدة التقادم من سنة في معاهدة بروكسل والمادة 743 من القانون البحري إلى سنتين في معاهدة هامبورج. والحكمة في ذلك إتاحة فرصة كافية للشاحن أو المرسل إليه في الرجوع على الناقل سواء تعلق الأمر باللجوء إلى القضاء أو إلى التحكيم بموجب شرط تحكيمي في سند الشحن أو بمشاركة تحكيم في عقد مستقل بين الطرفين.

و أوضحت الفقرة الثانية سريان التقادم وحددته بدقة بقولها أنه «تبدأ مدة التقادم من يوم قيام الناقل بتسليم البضاعة أو بتسليم جزء منها، وفي حالة عدم تسليم البضاعة، من آخر يوم كان ينبغي أن يسلمها فيه» وبهذه الصيغة تكون المعاهدة قد تناولت تقادم الدعوى البحرية في حالة استلام البضاعة من اليوم الذي تسلم فيه للمرسل إليه أو في حالة استلام جزء منها وهي حالة الهلاك الجزئي للبضاعة أو حالة تسليم البضاعة على فترات حيث يسري التقادم من يوم استلام الجزء الأول والأخير منها أو استلام جزء دون باقي الأجزاء التي قد تسلم في وقت لاحق، وفي حالة عدم استلامها وهي حالة هلاك البضاعة.

كما حددت الفقرة الثالثة مدة التقادم الذي يسري من اليوم الموالي لتسليم البضاعة وليس يوم التسليم الذي يقدم فيه الإخطار إذا ثبتت أضرار في البضاعة. إذ نصت الفقرة الثالثة على أنه «لا يدخل اليوم الذي تبدأ فيه مدة التقادم في حساب المدة» وأضافت الفقرة الرابعة بنصها على أنه «يجوز في أي وقت أثناء مدة التقادم أن يقوم الشخص الذي تقوم في حقه مطالبة بمد مدة التقادم بإعلان كتابي يوجه إلى المطالب، ويجوز إعادة تمديد مدة التقادم بإعلان لاحق أو إعلانات لاحقة» إذ يمكن الاتفاق بين الطرفين على تمديد مدة التقادم مرة أو عدة مرات بعد إعلان يوجه المدعى عليه، الذي يكون عادة الناقل، إلى المدعي، الشاحن أو المرسل إليه. وهذات ما نصت عليه الفقرة 2 من المادة 743 من القانون البحري بجوازها للطرفين تمديد مدة التقادم بسنتين. إلا أنه لا يجوز إعادة تمديده مرة ثانية.

أما الفقرة الخامسة التي نصت على أنه «الشخص الذي يحمل مسئولية له أن يقيم دعوى تعويض حتى وإن انقضت مدة التقادم المنصوص عليها في الفقرات السابقة إذا أقيمت الدعوى في حدود المهلة المسموح بها في قانون الدولة التي تتخذ فيها الإجراءات، على أنه يجب ألا تقل المهلة المسموح بها عن 90 يوما تبدأ من اليوم الذي قام فيه الشخص الذي يقيم دعوى التعويض المذكورة بتسوية المطالبة أو اليوم الذي ابلغ فيه بإعلان الدعوى المقامة عليه» وتفيد هذه الفقرة تقادم دعوى الرجوع التي يمكن أن تقام خلال السنتين المحددة في القانون أو حتى بعد هذه المدة مها طالت ولكن خلال 90 يوما من يوم تسديد التعويض أو من اليوم الذي تسلم إعلان بالدعوى أمام المحكمة. وهي ذات الإجراءات المطبقة في دعوى الرجوع في معاهدة بروكسل والقانون البحري في مدة ثلاثة أشهر.

3 - وقف أو انقطاع التقادم في الدعوى البحرية: لم يعرض القانون البحري ولا معاهدة بروكسل ولا معاهدة هامبورج لأحوال وقف التقادم أو انقطاعه وترك الأمر في ذلك للتشريعات الوطنية. 3 - 1 - حالة وقف التقادم (l'interruption de la prescription): لا يسري التقادم كلما وجد مانع مبرر شرعا يمنع الدائن من المطالبة بحقه (المادة 316/1 مدني) ويعني ذلك أن وقف التقادم يتطلب أن يكون رفع الدعوى من قبل المدعي مستحيلا استحالة مطلقة. ويتجدد وقف التقادم كلما تجدد المانع مهما كان عدد المرات خلال فترة التقادم. وإذا كانت المفاوضات الودية بين الناقل والمرسل إليه حول كيفية تعويض الأضرار الحاصلة للبضاعة، تعتبر مانعا وفق أحكام المادة السابقة، وقف التقادم إلى حين انتهاء المفاوضات. وقد تنتهي المفاوضات بإقرار من الناقل بتعويض الأضرار الحاصلة للبضاعة، وفي هذه

الحالة ينتهي النزاع، كما قد تنتهي تلك المفاوضات بعدم قبوله بالتسوية، وفي هذه الحالة ينطلق تقادم جديد Ab-initio بنفس المدة دون الأخذ في الحسبان المدة التي وقف سريان التقادم خلالها. إذ أنه في حكم محكمة استئناف باريس المؤرخ في 05 ماي 1978 تم القضاء بان «إقرار الناقل بحق المرسل إليه في التعويض عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة يوقف التقادم» وفي حكم آخر لمحكمة استئناف منبولى Montpellier المؤرخ في 16 جويلية 1958 قضى بان المفاوضات التي لا تثمر بإقرار من الناقل يفيد استعداده للتسوية مع المرسل إليه لا توقف التقادم.

3 - 2 - حالة انقطاع التقادم (la suspension de la prescription): نصت المادة 318 من القانون المدني على حالة انقطاع التقادم (la suspension de la prescription) بينما المادة 2248 التي تقابلها في القانون المدني الفرنسي تتعلق بوقف (la suspension de la prescription) وليس انقطاع التقادم. مما يثير بعض الإشكالات في التمييز بين الحالتين.

«إذ يقول الفقيه اميل تيان» (Emile Tyan) في هذا الصدد بان المدة التي تستغرقها أسباب انقطاع التقادم تضاف لمدة التقادم المتبقية. بينما المدة التي تستغرقها أسباب وقف التقادم، لا تحسب في التقادم الجديد. وهو ما يميز وقف التقادم عن انقطاعه. وأن القضاء الفرنسي ساير الفقه في التمييز بين حالة وقف التقادم وحالة انقطاعه في عدة قضايا.

كما نظم المشرع المدني الجزائري مسألة انقطاع التقادم في المواد 317 وما يليها من القانون المدني الجزائري إذ نصت المادة 317 على أنه «ينقطع التقادم بالمطالبة القضائية ولورفعت الدعوى إلى محكمة غير مختصة بالتنبيه أو بالحجز» بمعنى أن القانون المدني قرر انقطاع مدة التقادم عندما يبادر الدائن برفع الدعوى ضد المدين يطالبه فيها بتسديد الدين. وأن مدة التقادم تنقطع حتى ولو تم رفع هذه الدعوى أمام محكمة غير مختصة.

وكذلك في حالة إقرار المدين بحق الدائن إذ نصت المادة 318 مدني جزائري على أنه «إذا أقر المدين بحق الدائن إقرارا صريحا أو ضمنيا» بمعنى أن يعترف المدين أمام الدائن باستعداده لدفع قيمة الدين مهما كانت صيغة هذا الإقرار صريحا أو ضمنيا. على أن يكون الإقرار متضمنا الاعتراف بحق صاحب الحق في البضاعة في التعويض والمسئولية عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير تسليمها، أي يلزم أن يكون الاعتراف قاطعا في معناه وفي حالة ما إذا التجأ الخصوم في مادة نقل البضائع بالبحر إلى التحكيم فمن المقرر في قضاء النقض أن مشارطة التحكيم والتوقيع عليها

لا يقطع أيهما بذاته مدة التقادم وإنما تقطعه الطلبات التي يقدمها الدائن للمحكمن أثناء السير في التحكيم إذا كانت تتضمن تمسكه بحقه وإذا كان التحكيم بديلا عن التقاضي ارتضاه الخصوم فإنه يتعين أن يكون له أثره في انقطاع التقادم وأن يترتب ذلك الأثر على مجرد حصول إجراءات التحكيم وإيجاب تمسك الدائن بحقه أمام هيئة التحكيم للقول بانقطاع التقادم وتنص المادة 319 مدني جزائري على أنه «إذا انقطع التقادم بدأ تقادم جديد يسري من وقت انتهاء الأثر المترتب على سبب الانقطاع وتكون مدته هي مدة التقادم الأول» بمعنى أنه إذا كان التقادم سنويا وانقطع خلال سريانه بسبب من الأسباب المذكورة في القانون كالدعوى القضائية أو إقرار المدين، فإن تقادم سنوي جديد يبدأ من انتهاء الأثر المترتب على سبب الانقطاع كما أن قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 نص في الفقرة 2 من المادة 244 على أنه «وينقطع سريان المدة - أي مدة التقادم - بكتاب مسجل بعلم وصول أو بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة أو بنقد خبير لتقدير الأضرار وذلك بالإضافة إلى الأسباب المقررة في القانون المدني» وبهذه الصياغة للمادة السابقة أضاف المشرع المصري إلى جانب الأسباب المذكورة في القانون المدني، ثلاثة أسباب أخرى خاصة بقانون التجارة البحرية وهي:

- الخطاب المسجل بعلم الوصول..

- تسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة.

- نوب خبير لتقدير الأضرار.

ومن أحكام القضاء البحري المصري في هذا الصدد أن الإقرار الذي يؤدي إلى قطع التقادم هو الإقرار الذي يتضمن الاعتراف بحق صاحب الحق في البضاعة في التعويض والمسئولية عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها. ومن ثم لا يقطع التقادم عرض الناقل على سبيل الترضية ورغبة في المحافظة على عملائه وإعلانه أنه لن يقبل أية تسوية أخرى إذا رفض العميل. كذلك لا بتقطع التقادم بمجرد إجراء مباحثات ومفاوضات بين الناقل والمرسل إليه إلا إذا أمكن أن يستخلص منها إقرارا بالمسئولية ينشأ التزاما جديدا على عاتق الناقل البحري للبضائع.

(تقضى 14/06/1976، ص1356)



## إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري و المعاهدات الدولية

معاهدة بروكسل لسنة 1924 ومعاهدة هامبورج لسنة 1978



la procédure de l'action dans le contentieux maritime.  
en droit algérien et dans les conventions internationales.

Conv. Bruxelles 1924, et Conv. Hambourg.1978

## الخاتمة

تناول هذا البحث إجراءات التقاضي في المواد البحرية في القانون البحري والمعاهدات الدولية التي انضمت إليها الجزائر والتي لم تنظم إليها باعتبار أن نصوص المعاهدة واجبة التطبيق قبل القانون الوطني كلما كان ذلك متاحا وكان التدخل من جانب أطراف النزاع في عقد النقل البحري وعقد إيجار السفينة وبيننا صفة ومسئولية كل طرف في النزاع. ثم تناولنا بعض الإجراءات المتبعة في التقاضي ابتداء من إجراء الإخطار إلى الناقل البحري ومدى أهميته بالنسبة للمرسل إليه صاحب الحق في البضاعة، إلى حالات الاختصاص والنصوص الخاصة بالاختصاص البحري، إلى التقادم وحالاته المختلفة. وكان تناولنا لمعاهدة هامبورج التي لم تنظم إليها الجزائر والتي أنظمت إليها معظم الدول

العربية خاصة تونس والمغرب ومصر ولبنان عن قصد وبمبغني لتحضير القاضي والمحامي ورجل القانون الجزائري للتعامل مع نصوصها واكتشاف أحكامها لعل يستفيد من ذلك عندما تنظم الجزائر لها مستقبلا باعتبارها أحدث المعاهدات الدولية المتخصصة في المجال البحري وتطبيق نصوصها، في رأينا، أصلح للشاحن الطرف الضعيف في عقد النقل البحري لبضائع من معاهدة بروكسل التي أصبحت لا تستجيب لمتطلبات العصر. وما تجدر الإشارة إليه أيضا هو أن العديد من المنازعات البحرية التي سبق للقضاء الفرنسي أوالمصري أن عالجهما، لم تطرح على القضاء البحري الجزائري منذ صدور القانون البحري سنة 1976 إلى يومنا هذا. وان كان هذا لا يعد عيبا للقضاء و إنما مجال للاستفادة من تجربة الغير والاطلاع على شبيهات القضايا ومقارنة النصوص التشريعية الوطنية بها وإتباعها في كلها أو مجملها بالقدر الذي يتطابق مع واقع قانوننا الوطني.

### - المراجع بالفرنسية

- 1) René rodière Traité général de droit maritime. Tome II. Les contrats de transport de marchandises. Paris librairie Dalloz.1968.
- 2) Ziad nadjm. Thèse ex en provence. 1997.l'action en responsabilité contre le transporteur maritime au liban.
- 3) Bulletin de transport. BT. 1976.
- 4) Droit Maritime Français ( DMF.) 992.
- 5) Bulletin de transport .( B.T.) 1988.
- 6) René rodière et Emmanuel Dupontavice le droit maritime.12em édition .1997.
- 7) Cour d'appel Aix en Provence.2em chambre. Du 08.11.1991. affaire. Thomson contre comanav.
- 8) CA Bordeaux .DMF 1976.
- 9) B.T. 1974 C.A. Paris
- 10) René rodière .traité général de droit maritime. Tome. I. les contrats d'affrètement. Paris. Librairie dalloz.1967

### - المراجع بالعربية

- \* المؤلفات:
- (1) مصطفى كمال طه. القانون البحري.الدار الجامعية بيروت
  - (2) هاني دويدار.1999.موجز القانون البحري.دار الجامعة الجديدة للنشر.
  - (3) احمد محمود حسني. 1998. عقد النقل البحري. منشأة المعارف بالإسكندرية. مصر
  - (4) كمال حمدي.2003.القانون البحري.منشأة المعارف.الإسكندرية .مصر.
  - (5) حمدي الفنيمي.1988 القانون البحري الجزائري . ديوان المطبوعات الجامعية بالجزائر.
  - (6) عباس حلمي. 1993. القانون البحري..ديوان المطبوعات الجامعية بالجزائر.
  - (7) جلال وفاء محمددين 1998 .قانون التجارة البحرية . دار الجامعة الجديدة للنشر .الإسكندرية. مصر
- \* المجلات:
- (1) الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية لدى المحكمة العليا.العدد الخاص.1999